Auhinnatud
1969. a. laste- ja noorsookirjanduse võistlusel II preemiaga

Kirjastus «EEST! RAAMAT» Taöinn 1971

OSKAR KRUUS_VAHIMEES PÕHJANABA TEEL

DOKUMENTAALJUTUSTUS
K 77
Kunstiliselt kujundanud JÜRI ARRAK

On täiesti selge isegi nendele, kes asuvad suures kauguses, et väga arukas plaan oli muudetud arukaks tegevuseks, kusjuures suurt tähelepanu pöörati pisiasjadele.

See saavutus on üks kõige suurepärasemaid kangelastegusid kogu polaaruurimiste ajaloos.

Admiral R. E. Byrd akadeemik O. J. Schmidtile 1937. a.

1. LENNUK KADUNUD

«VAIKNE LAHT. KRUSE L. G. LENNUK N-36 EI PÖÖRDUNUD BAASI TAGASI. PARDAL SPIRIN, IVANOV, FJODOROV. KOORDINAADID TEADMATA. KUI ILM VÄHEGI VÕIMALDAB, OTSIGE NEID LÕUNA POOL RUDOLFI SAART. SEVELJOV.»1

Raadiotelegraaf peatus paariks hetkeks ja piiksus siis uuesti:

«VAIKNE LAHT. KRUSE L. G. LENNUK N-36 EI PÖÖRDUNUD BAASI TAGASI. PARDAL SPIRIN, IVANOV, FJODOROV. KOORDINAADID TEADMATA. KUI ILM VÄHEGI VÕIMALDAB, OTSIGE NEID LÕUNA POOL RUDOLFI SAART. SEVELJOV.»

Seda eetrisse paisatud ärevat teadet võtsid vastu radistid Barentsi ja Kara mere äärsetes polaarjaamades — Soovide neemel, Mamotškin Saris, Amdermas, Dicksonil. Kõikjal mõtlesid radistid — olgu saatus armulik Spirinile, Ivanovile ja Fjodorovile.

Väljas hakkas tuisk muutuma purgaaks. Tige kirdetuul vihises üle madalate katuste ning painutas raadio-

7

maste, õhk oli lumest poolpudel nagu mannakört. Ja polaarlennuväljade piloodid tundsid kaasa tollele L. G. Krusele, kes pidi minema otsima lumetormi eksinuid. Asjaga mitte kursis olevad kaugemad jaamad imestasid, et raadiogrammile oli alla kirjutanud ei keegi muu kui Nõukogude polaarlennunduse ülem Mark Ivanovitš Seveljov ise. Tähelepanu paelus ka tekstis esinev tüürimees Spinni nimi, kellega teati siduda mitmeid

1Käesolevas raamatus esitatud raadiogrammidele on arusaadavuse huvides lisatud kirjavahemärgid.

täiustusi lendude navigeerimissüsteemis. Midagi suurt pidi'olema teoksil, kui eetris ristlesid niisugused nimed.

Võttis vastu selle südaöise teate ka Hookeri saare Vaikse lahe radist ning ruttas sellega teise kambrisse, kus koikul magas adressaat — Leonhard Kruse, ühemootorilise P-5 tüüpi lennuki N-128 komandör.

Kruse hüppas püsti — ta oli üle keskmise kasvu, kõrge otsmiku ja rahulike siniste silmadega ligi neljakümneaastane mees. Piloot hakkas kiirustamata rõivastuma: tõmbas villasele pesule peale paksu halli sviitri, tiris jalga koeranahksed sukad ja nende peale põdra-nahksed püksid, ajas selga uue pruuni lenduri jaki ning tõmbas riivi hoolikalt kinni, võttis siis nagi st tallenahk.se kasuka, mis oli vooderdatud rebasenahaga. Alles siis, kui ta vajutas pähe põdranahast mütsi, küsis ta ilmateadet. See oli ebameeldiv: tuul ost-nord-ost, tugevus 8 palli, temperatuur —7°, täispilvitus, nähtavus 100 meetrit.

Kruse tõmbas kätte villased sõrmkindad, ning suuri karusnahkseid labakuid kasukakarmanisse pistes astus eeskotta. Kui ta lükkas lahti välisukse, lõi tuul selle plärtsti! vastu majaseina. Lendur pidi ka parema käe abiks võtma, et iilist jagu saada ning uks sulgeda. Hun-dinahksed untad vajusid sügavale kohevasse lumme,ja jätsid enda järele suured jäljed nagu augud puude istutamiseks.

Majast sada meetrit eemal külmetav ühemootoriline biplaan* oli tiibadeni lumme tuisanud. Kruse tõi lumelabida ning hakkas propelleri alt hange lammutama. Paari minuti pärast ilmus majast veel kaks meest ning, püüdmatagi tuisus ühtegi sõna vahetada, asusid

* biplaan — kahe paari kohakuti asetsevate tiibadega lennuk.

8

samuti lund kühveldama. Kui lennuk hakkas hangede haardest vabanema, nõjatas Kruse labida vastu telikut ning eemaldus baasist, kadudes peagi tuisku.

Varsti viirastus läbi lumemöllu ta ees kõrgendikul suur pomoorlaste* puurist kui igaviku sümbol. Selle oli 23 aastat tagasi astronoomiliseks märgiks püstitanud leitnant Georgi Sedov, kui ta siit, Hookeri saarelt, juba haigena läks kahe madruse saatel vallutama Põhjanaba. Puudulikult varustatud, ilma riigi toetuseta entusiastil ei õnnestunud 1914. aastal läbi jää ja lume tungida poolusele, skorbuut ja üldine kurnatus murdsid Sedovi maha Rudolfi saarel....

Kaldakaljult oleks pidanud olema näha Melleniuse väin ja selle taga Scott-Keltie' saar, kuid nüüd ei seletanud silm isegi Sedovi neeme tippu. Küllap siis oli päikesepaisteline ja tuuletu päev, kui nimepanijad ristisid selle koha Vaikseks laheks. Sellisel päeval on koht tõepoolest ilus ja meeldiv. Ega akadeemik Schmidt seda 1929. aastal halvasti valinud polaarjaama asukohaks: Vaikne laht on põhjast, idast ja lõunast kaitstud tuulte eest kõrgete rannakaljudega, laht ulatub paari kilomeetri kaugusele saare sisemusse ning on küllalt sügav, et võimaldada laevadel sõita kuni 30 meetri kaugusele kaldast. Leidub siin ruumi lennuväl-jakski.

Kui Kruse jõudis kaljult tagasi polaarjaama juurde, oli lennuk juba välja kaevatud ning mehed vehkisid puhastada stardirada. Ent bipiaani saba juurde hakkas tuisk ehitama taas luitekujulist hange.

Kruse raputas pead, lõi käega ning kõik kolm läksid majakesse tagasi.

«Küsige kõigist ümberkaudseist jaamadest ilmateated,» sõnas lendur radistile.

Poole tunni pärast jõuti saada vastused. Ka Hookeri saarest lõuna pool mässas purgaa, selget taevast ei nähtud kuskil. Ainult Dicksonilt teatati, et neil hakkab tuule kiirus vähenema.

Leonhard Kruse kortsutas rahulolematult kulme ning proovis käia edasi-tagasi, kuid ruumi kitsuse tõttu ei

* pomoorid — Novgorodi, Suzdali ja Vologda aladelt Valge mere kallastele asunud vene rahvusest elanike vanaaegne nimetus.

9

tulnud sellest suurt välja. Tare oli vaevalt neli korda neli sammu suur, rõhtpalkidest välisseinad seest üle löödud punnitud püstlaudadega. Paksudest kuuseplanku-dest vaheseinad püüdsid metsi meenutada mõne vaigu-pisaraga, värvimata männilaudadest põrandale olid diagonaalselt jätnud jälgi untad ja saapad. Väheldase neljaruudulise akna all seisis põranda külge kinni löödud pikergune söögilaud, otsaseina ääres konutas vatt-madratsi ja halli sõduritekiga lavats. Uksetaguses nurgas lesisid üksteise otsa laotud roguskist kotid, nende naabrusest ulatusid toa keskele suured kuubiku j ulised kastid. Kambri sisenurga võttis enela alla kerekas tellis-kiviahi, kus nööril kuivasid kapukad ja käpikud. Nende higilehasse segasid tõrvalõhnu jääkoorikust puhtaks sulama toodud suusad, leelõukale tähenema toetatud nöörsaapad haisesid hülgerasvast. Tare ainsaks ehteks võis pidada lavatsi ette mahalaotatud valget jääkarunahka.

Lendur istus laua äärde tühjale konservikastile ning jäi aknast välja vahtima, ehkki läbi kolmekordsete, üleni jäätunud ruutude polnud midagi näha. Pärast pikka pausi hõikas ta poikvel ukse suunas:

«Teatage Seveljovile, et ligema nelja tunni jooksul pole võimalik välja lennata.»

Radist hakkas Rudolfi saart välja kutsuma. Mehed ei lausunud enam musta ega valget. Milleks siin sõnu raisata: säärase ilmaga ei saa õhkugi tõusta, kadunud lennuki otsimisest rääkimata.

Laual konservipurkide kõrval valendas ennistise raadiogrammi nelinurk ... PARDAL SPIRIN, IVANOV, FJODOROV... kus asuvad nad nüüd? Ja mis imelik meeskond see on? Nende kolme hulgas ei leidunud ühtegi pilooti: Spirin oli ekspeditsiooni juhtlennuki N-170 tüürimees ja Sima Ivanov radist, Fjodorov ei kuulunud aga üldse lennukoosseisu, ta oli hoopis Papanini mees, üks neist neljast, kes pidi jääma Põhjanabale triivjaama. Ja kui nüüd kadunud lennukiga on midagi halba juhtunud (ptüi!, ei või nii oletadagi), siis jääb rajatav polaarjääni ilma magnetoloogi ja astronoomita ning ekspeditsioon nurjub... OTSIGE NEID LÕUNA POOL RUDOLFI SAART ... Miks küll lõuna pool? Ekspeditsiooni baas asub Rudolfi saarel ning lennuks

10

poolusele on vaja teha luureretki ometi põhja suunas.

Kuid nii või teisiti — nende meeste asi on halb. Kui nad pole põrganud vastu jäämäge või rannakaljut, siis on nad pidanud maanduma mõnel jääpangal. Võib-olla murdsid nad teliku ja ei saa enam üldse õhku tõusta. Võib-olla ei jõudnud nad leida maandumiseks kõlbulikku väljakut ning kukkusid lahvavette või jääsuppi.

Pole midagi vastikumat kui säärane jääsupp. Kara merel hakkas tal, Leonhardil, kord mootor tõrkuma ning ta ei jõudnud kindla laus jääni. Lennuk kukkus pehmesse sulajäässe. Kui ta kabiinis teadvusele tuli, nägi ainult ülal, pea kohal valguslaiku. Kangete sõrmedega rapsas ta lahti kinnituspandla ja tahtis tõusta istmelt. Ei saanud, miski hoidis teda kinni. Kuum viirg jooksis üle selja. Kobas käega jalgu ja liigutas end istmel — luud-

liikmed tundusid kõik terved olevat. Siis tabas käsi kõhurihma pandla — oli selle unustanud suure ähmiga avada. Enam ei sidunud teda miski istmega, ta tõusis ning katsus lahti lükata kabiini klaaskatust. See oli kinni kiilunud ega mõtelnudki avaneda. Suure tegemisega suutis lõpuks lahti suruda jonnaka klaasluugi ning pistis sellest pea välja. Siis kerkis kui õngekork veepinnale. Lennuki saba ulatus jääpudist kõrgemale, seal turnis kolm meest ning sikutas lahti kummipaati. Kolm? Aga neid peab ju.kokku viis olema! Ta sukeldus alla lennukisse otsima kadunud meeskonnaliiget. Inimest ei sattunud kuskil käe alla. Õhk hakkas kopsudes lõppema, pea kumisema. Oli viimane aeg tõusta üles pinnale. Kui ta lennukist pöördus lahkuma, jäi jala alla midagi pehmet. Viimase jõuga asus ta sellest pehmest kinni ning pistis vett neelates jääsupist pea välja. Seal tulid juba teised appi ning ühisel jõul tiriti meelemärkuse kaotanud seltsimees lennuki sabale, mis raskuse lisandumisel vajus paarikümne sentimeetri võrra sügavamale. Kummipaat mahutas hädavaevu neli meest.

Neid oli aga viis.

Lennuki komandörina andis ta käsu aerutada läände, kus uduviirus ähmus Novaja Zemlja rand. Esmakordselt ei täidetud ta käsku. Mehed keeldusid lahkumast ilma kaptenita. Lennukisaba vajus aga sentimeeterhaaval järjest rohkem jääpudisse. Kellad olid seisma jäänud, ei

11

saanud teada, kui kaua nad seal järjest väiksemaks muutuval pinnal ootasid. Ootasid imet.

See ime juhtus: silmapiiril ilmus nähtavale suitsu-viirg. Nad süütasid põlema kuivaks jäänud kasukasiilu ning neid märgati. Kui laev kohale jõudis, polnud lennukist enam midagi näha. Pardale võeti aga siiski viis meest. See oli vana kalalaev, millel puudus raadio. «Suurel maal» teati, et nad on hukkunud. Läks hulk aega, enne kui nad sadamasse ja raadiojaama jõudsid.

Niisugune oli jääsupp Kara merel. Niisugune jääsupp võib asuda praegu, ööl vastu 1937. aasta 28. aprilli ka Rudolfist lõuna pool, Karl-Alexandri maa ja Nanseni saare vahelises piirkonnas.

2. FRANZ JOSEPHI MAA

Veel sada aastat tagasi oli ala Novaja Zemljast põhja pool kaetud kõikidel kaartidel ühtlase sinise värviga. Ja mis seal peale jää ja vee võiski leiduda!

Kuid see ühtlane ja rahulik sinine värvilaatsam ei andnud rahu mereväeohvitser Nikolai Schillingile. Iga kord, kui ta oma kabinetis Admiraliteedi suures hoones Neeva kaldapealsel heitis pilgu Põhja-Jäämere kaardile, tundis ta närivat kahtlust. Ja mida rohkem ta süstematiseeris andmeid jäämägede liikumisest ning mida rohkem nägi vaeva merehoovuste tee väljaarvutamisel, seda kindlamaks sai mõte, et siin peab asuma maa. Kui Teravmägede saarestiku ja Novaja Zemlja vahel avameres ei leiduks mingit tõket, siis peaksid suvise üles-sulamise aegu jääväljad ja aisbergid* ujuma kaugele lõunasse. Jäämägesid võib kinni pidada ning nende suunda muuta ainult maa — mingi saarestik või koguni suur saar. Nikolai Schilling ei saanud enne rahu, kui

*aisberg — ujuv jäämägi; vene keele vahendusel eesti keelde tulnud uudislaen saksa keelest (d e r E i s b e r g), kasutatud eriti Juhan Smuuli poolt.

13

avaldas oma arvamuse artiklis «Kujutlused uueks avastusreisiks Põhja-Jäämeres». Peale teiste luges seda kirjutist Vene Geograafia Seltsi sekretär P. Ä. Kropotkin, kes sattus noore ohvitseri hüpoteesist vaimustusse. See pidi olema nii! Ilma jäälõhkujate väljasõiduta, ilma nartaretkedeta oli Peterburi kabinetivaikuses avastatud uus maa! Kropotkin otsustas organiseerida kohe sinna ekspeditsiooni. Kuid tsaari-Venemaal on ikka kardetud julgeid mõtteid ning neid arhiivitolmu maetud. Ka Schillingi ja Kropotkini ideed peeti hullumeelseks ning ekspeditsiooni korraldamiseks ei antud raha. Ja nii pidid Põhja--Jäämere Venemaa osas paiknevad saared saama enamasti austerlaste ja ameeriklaste nimed.

30. augustil 1872 lähenes Austria-Ungari keisririigi vimplit kandev laev «Tegetthoff»* Novaja Zemljast põhja pool 80. laiuskraadile. Äkki nägi vähimadrus enda ees meres kerkivat kaljurünki. Austria ekspeditsiooni juhid Julius Payer ja Karl Weyprecht olid meeldivalt üllatatud: meres, kus peale hulkuvate jäämägede midagi muud ei loodetud leida, avastasid nad äkki maa! Payer, kel oli õigus oma perekonnanime ette kirjutada aadli-tunnus von, tahtis õukonnale meeldida ning pani ette avastatud territoorium nimetada Austria keisri auks Frans Josephi maaks. Ja nii õnnestus julmal reaktsioonilisel valitsejal, kes oli veriselt maha surunud 1849. aastal Ungari revolutsiooni, oma nimi kinnistada kaugetele põhjamaa saartele, millega tal midagi pistmist polnud. Veel teistelgi Austria keisrikoja liikmetel läks korda tungida mitte ainult entsüklopeedia veergudele, vaid ka Põhja-Jäämerre.

Kui Payer ja Weyprecht asusid avastatud maa uurimisele, siis selgus, et tegemist pole mitte mõne väikese kaljurüngaga, vaid suure saarestikuga. Austria väinaks nimetatud merekitsust mööda põhja poole tungides avastasid nad järjest uusi saari ning kahel pool ähmusid kauges uduviirus nähtavasti veel suuremad maad. Ertshertsog Raineri järgi ristiti üks põhjapoolsemaid saari, selle naabri jaoks läks käiku saksa keiserliku suguvõsa Hohenlohe nimi ning kõige põhjapoolsemale

* Laev oli ristitud Austria admirali Wilhelm von Tegetthoffi (1827—1071) järgi.

14

saarele, kuhu ekspeditsioon jõudis, anti Kroonprints Rudolfi nimi. Halli saare kaljurüngad, mida ekspeditsioon oli kõigepealt märganud, ristiti laeva nime järgi Tegetthofi neemeks.

1895. aastal lootis Norra polaaruurija Fridtjof Nansen oma ekspeditsioonilaeval «Fram» triivida Põhjanaba lähedale. Kui sai selgeks, et «Frami» tee nihkub viis laiuskraadi lõuna poole, lahkus Nansen koos Hjalmar Johanseniga laevalt ja püüdis kolme koerakelguga tungida poolusele. Kuid ta jõudis ainult põhjalaiuseni 86°14' ning pidi sealt lõunasse pöörduma. Ta saabus Franz Josephi maale ja talvitas ühe keskmise saare edelarannal. 1896. aasta suvel liikus ta lõuna poole, peatudes pikemat aega arhipelaagi lõunaservas Northbrooki saarel, tehes oma uuringute ja kirjeldustega kuulsaks siinse Flora neeme. Nansen leidis, et Weyprechti ja Payeri koostatud kaart on paljus fantaasia toode ega vasta tõsioludele. Austerlased olid Franz Josephi maad kujutanud kahe suure territooriumina, Zichy ja Wiiczeki maana, mida teineteisest lahutab Austria väin
väikeste saartega. Nanseni uurimisretke tulemusena pudenesid ka Zichy ja Wiiczeki maa

väiksemateks saarteks ning viimaste arv kasvas järjest. Praegu arvatakse Franz Josephi maa koosnevat 141 saarest.

17. juunil 1896. aastal toimus Northbrooki saare lumeväljadel ootamatu kohtumine. Räbaldunud ja habetunud polaarrändur kuulis järsku koera haukumist ning nägi endale vastu astuvat ruudulises inglise ülikonnas meest.

«How do you do?»

«How do you do!»

Selgus, et kaks maailma äärel kokku sattunud tundmatut meest said mõlemad aru inglise keelest.

«Kas olete siin laevaga?»

«Ei, mu laev ei ole siin.»

«Ega te ometi Nansen ole?»

«Olen küll.»

Ruudulises ülikonnas mees osutus inglise maadeuurijaks Frederick Jacksoniks, kelle nimega ristis Nansen hiljem mälestusrikka saare, millel «Frami» kaheme-heline ekspeditsioon oli mööda saatnud eelmise talve. Peale muu oli kahe mehe kohtumine jääkõrbes meeldiv

15

veel sellepoolest, et Jackson sai lõpuks Nansenile üle anda koduste kirjad. Niiskumise kaitseks plekktoosi tinutatud tervitused olid küll juba kaks aastat vanad, kuid Franz Josephi maa elanikud pidasid sedagi posti veel värskeks ja rõõmustasid kui lapsed.

Nüüd, Nanseni seiklustest 42 aastat hiljem, olid Franz Josephi maale lennanud võimsad lennukid ja ootasid Rudolfi saare kuplile rajatud aerodroomil pilvitut taevast poolusele lendamiseks.

Põhjanabale suundumiseks kavatseti õige kursi hoidmisel kasutada Rudolfi saare raadiomajakat. Kui tuletorn heidab laevateele kindlate vaheaegadega valguskiiri, siis raadiomajakas paiskab eetrisse kaks lähedase suunaga, kolmekraadise nurga all lähtuvat raadiolaine kimpu. Üks kiir tipib punktidest ja kriipsudest A tähti, teine kriipsudest ja punktidest N tähti. Kui A ja N signaali kuuldavus on ühetugevune, liigub õhusõiduk määratud teel; kui teine helivoog muutub nõrgemaks, tähendab see lennuki kõrvalekaldumist kursist.

Ekspeditsiooni juhtlennuki N-170 tüürimeheks ehk peanavigaatoriks oli Punaarmeest kutsutud major Ivan Timofejevita Spirin. Temal lasus vastutus õige Põhjanaba kursi eest.

Tüürimehele tundus, et raadiomajakas ei tööta küllalt täpselt ning ta pidas oma kohuseks seda kontrollida. Spirin kutsus endale abiks noore radisti Sima Ivanovi ning otsustas korraldada väikese retke põhja poole. Aparatuur laaditi nartale, mida pidi hakkama vedama viieteistkümnepealine koerarakend. Algul jooksid välja-puhanud penid meeleldi, kuid juba paarikümne minuti pärast sai neil tormamise isu otsa ning nad kippusid seisma jääma või tagasi pöörduma. Kräsupäine Sima Ivanov oli küll jõudnud poole Arktikat läbi rännata, kuid teda olid senini sõidutanud laevad ja lennukid, koerarakendit polnud ta varem juhtinud. Major viibis aga esimest korda teisel pool polaarringi. Rudolfi saare vanad talvitajad olid õpetanud, et kajur peab ühtejärge koerte peale karjuma ning neid aeg-ajalt udjama, muidu ei kuula veoloomad sõna. Ent teooria on üks asi, praktika teine. Kuidas ka major ja radist koeri ei kamandanud, ometi said targad elajaloomad peatselt aru, et peremehed pole need õiged. Penid hakkasid

16

streikima ning ei mõtelnudki enam põhja poole sumada, vaid kippusid koju. Udi pani küll distsipliini maksma, kuid Simal oli koertest kahju ning ta ei täinud neid kuigi tihti togida. Suure surmaga jõudsid mehed välja Rudolfi saare põhjapoolsele rannale, retkest edasi merele tuli loobuda. Sima laadis aparatuuri lumele ning nad hakkasid püüdma raadiomajakat. Majakas andis signaale akuraatselt.

Kojusõit meeldis koertele hoopis rohkem, nad kippusid koguni varem minema tormama, kui Sima oli jõudnud koorma korralikult kinni siduda. Kui köieotsad olid lõpuks sõlmitud, panid penid nii hoogsalt ajama, et mehed ei jõudnud järele. Et mitte rakendit silmist kaotada ning aparatuuri koerte hooleks jätta, lõõtsutasid Sima ja Ivan viimase jõuga nartale järele ning viskusid selle servale. Ei meeldinud veoloomadele see lisakoorem: juhtkoer käänas järsult kõrvale, püüdes nartat ümber ajada, ning teisedki ei tahtnud enam sõna kuulata. Siis pistsid penid äkki pöörase ajuga sisemaa poole liduma, Sima ja Ivan oleksid peaaegu lumme lennanud ning nad said viimasel hetkel narta servadest kinni haarata. Udi oli maha pudenenud, koeri oli võimatu millegagi taltsutada. Kuidas see pöörane sõit võis lõppeda, seda ei osanud kumbki teeline ennustada. Esialgu polnud viga, jalaste all ainult lumi ja jää, aga kui tulevad enne baasi paljad kaljurüngad . ..

Hoog suurenes järjest, algul pikkamisi libajas tee muutus järjest kallaklikumaks. Siis murdus nõlv kuris-tikuseinaks ning all kausjas orus mustendasid äkki polaarjaama madalad majad. Ükski hüüe ei aidanud enam, koerad tormasid järsakust alla. Narta riivas kal-junukki, vastu kelku ja majori säärt paiskus mitu lahtist kivikamakat. Sima lendas ninuli lumme, Spirin varjas ühe käega silmi ning teisega klammerdus narta külgpuu külge.

Lumekasukasse rullitult, säär tulivalus ja põsk kriim, tegi Ivan Timofejevita silmad lahti baasi kõige suurema maja ees. Ta ümber möllas, kargles, tantsis, haukus, kiunus ja niutsus koos naasnud koerarakendiga polaar-jaama priide penide pere.

3. KOLM MEEST JÄÄVÄLJAL

Kolmekilomeetrine vahemaa tundus Ivan Spirinile raadiomajaka kontrollimiseks vähesena. Pidanuks ikka aparatuur ja käsidünamo merele või mõnele teisele saarele

transportima ning seal kuulatama punkt-kriips- ja kriips-punkt-signaale. Major ei saanudki enne rahu, kui ta hakkas oma kavatsust teoks tegema.

«Kas kutsume mõne vana tarvitaja kajuriks kaasa?» küsis Sima Ivanov süütu näoga.

Spirin ei saanud aru, kas noormees pilkas või mõtles seda tõsiselt. See naeruse näo ja kräsus juustega Sima oli üldse säärane poiss, et iial ei võinud teada, kas ta aasis või rääkis tõemeeli. Uljaspeaks ja vembumeheks Ivanovi Rudolfi saarel peetigi. Ja Simat tundsid kõik, aga ainult ekspeditsiooni ametlikke pabereid lugenud isikud teadsid, et temalgi on väga väärikas risti- ja isanimi — Serafim Aleksandrovita. Sima tuba, kus elas veel kolm pardamehhaanikut, nägi välja kui mustlaslaager: voodid üles tegemata, laual segamini konservipurgid,

18

suusasidemed ja raamatud, seintel uhkeldamas kitarrid ja kaunitaride pildid. Sima Ivanovi kamber muutuski noorema polaarrahva meeldivaimaks kooskäi-miskohaks: nii varahommikul kui ka südaööl võis siit kuulda pilli plõnksutamist ja romansside laulmist, uhiuusi anekdoote ja vanu jahimehejutte. Siin sündisid ka päevakohased tšastuškad ja vemmalvärsid, mis raadio-kiirusel kõikides tubades tuttavaks said. Ei kartnud nood lorilaulud puudutada ka ülemaid, kes ise püüdsid hoiduda Simale leidlikeks riimideks põhjust andmast. Spirinile, kes elas ühes kambris pilootidega ning ei pidanud paljuks kord nädalas ise toapõrandat pesta, Sima ei saanud meeldida, kuid radistina arvati Ivanov olevat esimene klass. Ja ilma raadiomeheta kavatsetaval ekspeditsioonil hakkama ei saadud.

Niisiis tuli Sima seegi kord Spinniga kaasa.

«Ainult koertega ma enam ei sõida,» teatas major otsustaval toonil. «Penidega ei jõua kaugele. Ja milleks on meil siis ometi lennukid?!»

Tõepoolest, milleks olid siis ekspeditsioonil lennukid? Raadioaparatuur ja käsidünamo laaditi PS-tüüpi väikelennukisse, kolmanda mehena tuli kaasa saarel igavust tundev triivjaama mees Jevgeni Fjodorov, erialalt mag-netoloog ja astronoom. Suurte imestavate lapsesilmadega Fjodorov tundis pealegi hästi Franz Josephi maad — neli aastat tagasi oli ta koerakelgu järel jalgsi matkanud pika tee Vaikselt lahelt Rudolfi saareni ning peale meteoroloogiliste vaatluste täpsustanud saarestiku kaarti. Küllap teadis ta sedagi, kus võib leida Franz Josephi maal jääkarusid.

Karudest räägiti Teplitzi lahe äärses baasis õhtutundidel imelugusid, jahimehejuttude järgi oleks pidanud neid igal sammul kohtama. Kuid Spirin ei uskunud eriti vanade talvitajate ega ka Sima Ivanovi luiskelugu-sid, tema oli juba kümme päeva Rudolfi saarel viibinud, kuid kõigile ootamistele ja otsimistele vaatamata polnud näinud isegi lumejänest. Nagu iga esimest korda Arktikasse rändaja, oli ta siit lubanud kaasa viia jää-karunaha. Ja jahipidamisega ei maksnud nii väga viivitada, sest iga päev võis taevas selgida ning lahti minna poolusele lennuks. Ent kuidas oli lugu jääkarudega Põhjanabal, seda ei suutnud isegi teadusemehed täpselt.

19

ütelda. Ja paljuks leidus üldse neid inimesi, kes olid seni Põhjanabale jõudnud ja sealt usaldatavaid teateid kirja pannud! Nendegi väheste hulgas ei teatud ühtegi zooloogi või jahinduse spetsialisti, ning nii olid andmed jääkarudest rohkem kui kahtlased. Franz Josephi maal pidi aga kindlasti karusid pesitsema, tuli ainult õigesse kohta sattuda.

Nii planeeriski Spirin oma teistkordse kontrollretke lõunasse, mitte põhja. Talle polnud tühje jääval ju vaja, lõunas võis samaväärselt kindlaks teha, kas majaka signaalid kostavad ühetugevuselt. Punkt ja kriips — A, kriips ja punkt — N.

Alanud polaarpäeva tõttu valitses valgus õhtutki ning PS-i mootor käivitati kella kahekümne paiku. Ilm näis ilus ning magamamineku ajaks pidi jõutama tagasi. Nad ei lenda ju kaugele, piisab neile sajast kilomeetrist küll.

Kui mootor juba mürises, jooksis lennuki juurde varustaja ja püüdis mürast üle karjuda, et nad ootaksid — ta toob kohe puutumatu tagavara ja telgi.

«Egas me suvitama sõida!» hüüdis Spirin, toppides taskusse talle ulatatud šokolaaditahvlid ja kuivikupa-kid. Kui varustaja jõudis lao juurest tagasi konservi-kandamiga, tiirutas lennuk juba õhus.

Spirin tüüris lõunasse. Teplitzi lahe kaljused kaldad jäid selja taha, vasakul ilmus nähtavale väheldane Hohenlohe saar. Raineri saarest lõuna pool sätendasid lahvaveed, siia maanduda ei saanud. Ka edasi lõuna pool ei läinud maastik paremaks, ikka vesi ja vesi. Tuli pöörduda tagasi, lennuk suundus Karl-Alexandri maa poole. Siinses väinas ei sillerdanud küll vett, kuid rünk-likul jääväljal ei hakanud kuskil silma maandumiseks tasast platsi.

Spirin muutis uuesti kurssi ning pöördus lõunasse Jacksoni saare kallaste poole. Lõpuks hakkas talle tillukese Deaki saare läheduses päikese helgis silma tasane jääväli. Lendur asus laskuma ning käskis tuule suuna määramiseks alla visata suitsuraketi — lennukile maandumiseks sobib vastutuul.

Valitud looduslik lennuväli osutus palju kehvemaks, kui ülalt paistis. Tasast jääd leidus tegelikult väga vähe, suuremad ja väiksemad rüngad muutsid pinna konarlikuks.

20

Sima ei suutnud oma halba muljet varjata ja pahvatas:

«Oh, Ivan Timofejevitš, millisesse kaljumäestikku me sattusime! Kuidas siit küll õhku saab tõusta?»

«Pole viga,» püüdis Ivan Spirin olla uljas, «ruumi jätkub kas või poolele eskadrillile.»

Mehed hakkasid lennukist aparatuuri välja laadima. Kui asukoha määramiseks oli päikese kõrgus mõõdetud, istus Spirin jäärünga servale ning kirjutas taskuraamatulehele esimese raadiogrammi:

«Rudolfi saarele. Schmidtile. Idapoolset osa Itaalia väinast ja peaaegu kogu Ameerika väina katab lahva-vesi või jääsupp. Ka lõunas on silmapiirini vesi. Maanduda võimatu. Pöördusin tagasi ning kell 20.15 maandusin Backi ja Keltie' väina vahel viis kilomeetrit ida pool Deaki saart. Aerodroom on väga halb, jäärüngad kerkivad kuni meetrini. Teeme vaatlusi. Raadioside iga kümne minuti tagant, esimene saade kell 21.00. Spirin.»*

Sima Ivanov hakkas kohe Teplitzi lahega kontakti otsima. Ent Spirini pikal raadiogrammil polnudki määratud sihtkohta jõuda: kuidas ka Sima ei pingutanud, Rudolfi saar ei kuulnud neid. Spirin ja Fjodorov keerutasid vaheldumisi käsidünamo vänta, Sima istus, kõrvaklapid peas, ning toksis ühtejärge kutsungit. Raadiosaatja näis olevat korras, kuid Teplitzi lahel neid ei kuuldud.

«Ei ole õigust Põhjanabal,» ohkas Sima ja pühkis labakuga laubalt higi. «Tee mis tahad, raadiolained ei tungi nähtavasti Rudolfi saareni.»

«Kuidas ei tungi?!» imestas Spirin. «Rudolf asub ju siinsamas. Mis siis veel poolusel peale hakata?!»

«Arktikas võib kõike juhtuda, siin ei või iial kindel olla,» lausus Sima elutargalt.

«Neetud!» libises majori suust.
Simale ei sobinud õnnetu nägu, veel vähem suutis ta kannatada teiste süngust:
«Ivan Timofejevitš, ootame pisut. See on praegu lihtsalt selline vaikimise aeg — kell on just 20 minutit üle

* И. Спирин, Покорение Северного полюса (Москва 1950), lk. 180.

täistunni. Mäletate, «Kolonel Bramble'i vaikimistes»* on kindlaks tehtud, et kui kõik seltskonnas korraga vait jäävad, siis on kindlasti 20 minutit üle või puudu täis-tunnist?»
Major Spirin polnud lugenud «Kolonel Bramble'i vaikimisi», kuid muigamišekurd ilmus siiski ta suunurka. See julgustas Simat jätkama:
«Ivan Timoiejevitš, praegu on paaritu tund ja ainult siis on jahiõnne. Kui te nüüd karu ei leia, siis pole õigust Põhjanabal.»
«Rudolfil ei kohanud ma ka paaritul tunnil ühtegi karu,» pomises Spirin umbusklikult, kuid võttis siiski vastu Sima pakutud püssi ja padrunid ning suundus Deaki saare poole.
Varsti hakkas Jevgeni jälle dünamot ümber ajama ning Sima morsevõtmel kutsungit toksima. Polaarjääni ei võtnud jäävälja mehi ikka kuuldavaks, kuigi kolonel Bramble'i hüpoteesi järgi oleks vaikimise tsoon pidanud ammu möödas olema.
«Tuhat Holmogorõ kuradit, ei ole õigust Põhjanabal!» vandus Sima ja tõusis raadiosaatja tagant püsti. Ta hakkas kalamehe kombel kätega vaheliti vehkima, et sooja saada. Jevgeni märkas alles nüüd, et uljaspea Sima oli ka lennuretkele tulnud kerges poolkasukas.
Spirin tuli Deaki kaljudelt tagasi ilma karunahata. Kui ta kuulis, et ka vahepealsed ponnistused ei andnud tulemusi, andis ta käsu:
«Egas midagi, lendame tagasi!»
Sima võttis antenni maha, Jevgeni hakkas aparatuuri lennukisse laadima. Spirin ronis piloodiistmele ning lülitas süüte sisse.
Mootor ei teinud häält.
Seda juhtub külmadel maadel sageli ja lenduritel on selleks puhuks varuks vana äraproovitud abinõu. Propelleri ühe laba otsa torgatakse nahktupp, miile külge on kinnitatud 2—3 meetri pikkused kummiribad. Kura-miribasid pikendatakse veel köiega ja kokku nimetatakse seda vahendit amortisaatoriks. Propeller pööra-

* Prantsuse kirjaniku André Maurois' Esimest maailmasõda kujutav romaan, mille esitrükk ilmus 1918. a.; tõlgitud ka eesti keelde.

takse sobivasse asendisse ning teisest labast hoitakse jõuga kinni. Kui nüüd ühed tõmbavad köiest ja teised samal silmapilgul lasevad propellerilaba lahti, siis pistab propeller järsu nõksuga pöörlema ning käivitab mootori. Muidugi tuleb teha enamasti mitu säärast proovi, enne kui mootor tuksuma hakkab.
Jevgeni hoidis kinni propellerilabast, Sima sikutas köiest pingule amortisaatori, Spirin ronis piloodiistmele süüdet sisse lülitama.
Kuid mootor ei võtnud ikka vedu. Ei ka teine, kolmas ega kümnes kord. Ei olnud abi ka sellest, et Spirin valas küünaldele bensiinid
Major ronis kabiinist välja ning käis süngelt ümber lennuki. Mis päev see küll niisugune on! Ei saa raadio-ühendust, ei lähe mootor käima. Ja kõik see peab just temaga

juhtuma. Sõjaväes sellist korralagedust ei esine. Aga see neetud Arktika, siin ei või millelegi kindel olla.

Sima Ivanov oli uuesti hakanud raadio kallal nokitsema. Spirin pidi talle peaaegu peale käratama, et jätku see rämps kus seda ja teist, kuid viimasel hetkel neelas ta pahameele alla. Sima võis ju küll välja näha uljaspeana ja kergatsina, kuid nii raadiot kui ka polaarmaid pidi ta tundma. Muidu poleks Vodopjanov teda võtnud endale radistiks, kui ta möödunud aastal käis Franz Josephi maal ekspeditsiooni baasiks sobivat kohta otsimas. Tollal asusid tarvitajad ainult Vaikse lahe polaar-jaamas ning põhja pool polnud enam kelleltki abi loota. Lõpuks vilksatas Spirinile meelde veel seegi, et Sima Ivanov oli paar kuud vastu pidanud ka tšeljuskinlaste jäälaagris 1934. aastal, kui kuulus ekspeditsioonilaev Tšukotka meres hukkus.*

Major ringles ümber lennuki ning katsus nõu leida.

* Semjon Tšeljuskin on XVIII sajandi vene polaaruurija, kelle nime kandis üks nõukogude aurik. «Tšeljuskinil» lahkus 1933. aastal Murmanskist nõukogude polaarekspeditsioon akadeemik Otto Schmidti juhtimisel, enne Beringi väina jõudmist jäi laev oktoobrikuus jäässe kinni ning hakkas triivima; 1934. aasta veebruaris surus jää auriku küljed sisse ning «Tšeljuskin» hukkus. Jäälaagrisse asunud ekspeditsiooni ja laeva meeskonna päästsid lendurid, sealhulgas ka Mihhail Vodopjanov ja Vassili Molokov.

23

Talle tuligi pähe idee, mis vääris vähemalt järeleproovimist.

Spirin tutvustas kaaslastele oma plaani: läheduses lösutab kallaku jäärünk, kui lennuk lükata selle kõrvale, siis võiks kahe mehega sikutada amortisaatorit ning tõmmata köis ümber jääkamaka, mis aitab kummi tugevasti pingule sikutada. Üks mees jääb amortisaatorit jäärünga abil kinni pidama, teine sööstab süüdet sisse lülitama, kolmas hoiab propellerilabast kinni.

Plaan andis lootust, hakatigi lennukit lükkama: Spi-rin ja Sima asisid kinni kandepindadest, Jevgeni toetas õla vastu saba.

Lennuk ei mõtelnudki paigast nihkuda.

«Suusad on lumme kinni külmunud,» taipas Sima. Nii oligi. Fjodorov haaras puusalt soome pussi ning hakkas suuskade ümbert jääd lahti raiuma, teised püüdsid samal ajal lennuki keret kõigutada. Siis asusid kõik kolmekesi jälle lükkama.

«Üks, kaks, kolm — läks!» kamandas Spirin. Seekord nihkus suur lind tõepoolest paarkümmend sentimeetrit paigast. Tuli mitu korda puhata, enne kui jõuti lennuk jäärüngani lükata. Spirin ja Sima sikutasid amortisaatori ümber jäärünga, radist jäi köiest kinni hoidma, tüürimees hüppas kabiini.

«Kontakt!»

«On kontakt!»

Järsu rapsakuga pistis propeller pöörlema ning jäi siis mõne tiiru järel seisma — mootor ei võtnud vedu.

Uuesti rippus Jevgeni propellerilaba küljes, uuesti veeti pingule amortisaatori kummid.

Mootor ei teinud endiselt häält. Hakkas iiliti tuiskama.

«Aitab. Nagunii ei saa enam lennata,» konstateeris Spirin.

Kõik olid lennuki lükkamisest ja amortisaatori pingutamisest surmani väsinud, kuid puhkama heita polnud kuhugi. Sima surus kõrvaklapid pähe ning hakkas raadio nuppe kruttima. Äkki äratas teisi tardumusest radisti võidurõõmus hüüe:

«Hurraa! Meid kutsub Rudolf!»

Kohmetunud sõrmedega kribis Sima paberiribale raadiogrammi:

24

«SPIRINILE. KELL KOLM LENDAN VÄLJA MÖÖDA TEIE MARSRUUTI. HEIDAN ALLA MAGAMISKOTID, TOIDUAINEID JA MUUD VAJALIKKU. KUI ON VÕIMALIK MAANDUDA, PANGE VÄLJA MAANDUMISMÄRGID. ŠEVELJOV.»*

Raadiogrammile ei saadud aga midagi vastata, sest Rudolfi saar ei kuulnud neid endist viisi. Kuid ühepool-negi teade elustas jääval j a-asukaid. Nad hakkasid üksteise võidu arutama, millisest suunast võiks Seveljov nähtavale ilmuda ning kas tal õnnestub neid kohe kätte leida.

Kell üks öösi hakati innukalt maandumisplatsi puhastama. Poolteise tunni pärast sai väljak segavatest rün-kadest puhtaks ning hakati tegema maandumismärki — suurt T tähte. Selle jaoks pandi hakkama kõik tumedad esemed: present, mootori soojendustekk, kasukad, aparaatide katted, isegi labakindad. Tähtis oli, et T-märk oleks õhust suurest kaugusest märgatav, pealegi oli väikesele 400-meetrisele väljakule võimalik laskuda ainult lõunapoolsest küljest.

Pingsas ootuses möödus kümme minutit, siis kakskümmend, siis pool tundi. Lennukimürinat ei hakanud aga ikka kostma. Endine iilinguline tuul muutus pidevaks, polaaröö päike mässus pilvedesse.

«Ei ta tule enam! Ju ei saa Rudolfi saarelt praegu startida... » ohkas kurvalt Jevgeni ja võttis esimesena maandumismärgist oma kasuka, rapsis lumest puhtaks ning ajas selga.

«Aga võib-olla on Vaiksel lahel vaiksem? Ikkagi tublisti lõuna pool. Võib-olla tuleb sealt Kruse meile appi?» arutles Sima ega võtnud osa maandumismärgi lammutamisest.

Radist hakkas välja kutsuma Vaikset lahte, kuid ka

lõunapoolse polaarjaamaga ei õnnestunud sidet luua. Veerand tunni pärast hakkas tuiskama ning külm

sundis kõiki kasukaid selga ajama. Koristati jäält ka

maandumismärgi riismed. Kell viis hommikul tuiskas juba vastikult, külm

puges igast kandist naha vahele. Sima Ivanov jäi vaba-

* И.Спирин, Покорение Северного полюса (Москва 1950),

lk. 182.

25

tahtlikult valvekorda, lootes ikka veel Rudolfi saarega ühendust saada. Teised püüdsid tuisu eest varju leida ja natuke tukastada. Jevgeni ronis aeroplaani tuuleaiu-sesse külge kandepindade vahele ning surus end vastu lennukikeret. Spirin kattis ta mootori soojendustekiga ning ronis ise piloodikabiini. Sinna aga leidis tuisk prao lund sisse ajada. Kõigele lisaks hakkasid niiskunud viltides külmetama jalad.

Olukord oli rohkem kui ebameeldiv.

4. VAIKSE LAHE VANG

Hommik polnud õhtust targem. Vaiksel lahel tuiskas ikka veel. Juba mitmendat korda surus Leonhard Kruse kõrviku pähe ja läks välja lennuki juurde. Kuskil sada või rohkem kilomeetrit põhja pool asusid seltsimehed hädas. Kolmekesi abitult tuisus.

Spirin oskab muidugi lennumasinat juhtida nagu paljud tüürimehed. Põhjanaba ekspeditsiooni peanavigaatoriks ei võeta viletsat venda. Spirin peab olema kõva käsi omal alal. Kuid ta on ikkagi ainult navigaator — kursi väljaarvestaja, rohkem matemaatik kui lendur. Ja kõigele lisaks esimest korda Arktikas. Nad seal Rudolfil on ka kergemeelsed — Spirinit poleks tohtinud lasta ilma kogenud piloodita õhku tõusta. Kuid Spirin on j u ka ise ülem, või ta alati läheb teistelt luba küsima. Ent halva ilmaga jääpangal maandumiseks kuluvad marjaks ära polaarlenduri kogemused, on tarvis olu-korra vilunud hindamist, rohkem läheb vaja võib-olla intuitsiooni kui kainet arvestust. Ja Spirinil võib vajaka jääda just too näpuotsatäis kogemusi. Too kübe aga võib just otsustada elu ja surma üle. Sima Ivanov ning

27

FRANZ JOSEPHI MAA SKEEM

too Papanini mees ei tea aga lennuki käsitsemisest tuhkagi. Spirin peab üksi kõigega toime tulema.

Leonhard Kruse tegi tiiru ümber lennuki. Jah, õhku tõusta praegu poleks kuidagi mõistlik. Kuid vahel ei piisa mõistlikkusest, vahel on vaja teha midagi meeletut. Tema esiisad on Otepää mõisa kruusastel põldudel paljude inimpõlvede jooksul pidanud kupja kepi all mõistlikud olema. Kuid on nemadki olnud vahel meeletud ja kaine arvestuse kuradile saatnud.

On temagi meeletute tükkidega hakkama saanud. Nagu see jõmpsikana rindele putkamine.

Kui läks lahti sõjaks, ei sallitud Moskvas sakslasi enam silmaotsaski. Leonhardi pidasid ümbruskonna poisid tema nime pärast sakslaseks. Ei aidanud Hamov-niki põiktänavas teadmine, et tema isa võitleb vene väes. Sakslane sakslase vastu, teadagi mis: tagalasse

trügija, nahahoidja, aga võib-olla ka äraandja ja spioon. Isa Gustav (jällegi võõras, mittevene nimi!) teenis pealegi 3. grenaderipolgu vooris, niisiis mitte eesliinil. Oli lootusetu katsuda selgeks teha, et Krused ei tarvitse ilmtingimata olla sakslased. Moskva poistele olid eestlane ja Eestimaa tundmatud mõisted. Moskva polnud Petrograd, kus teati soomlasi, ingerlasi ja eestlasi.

Niisiis ei vaadatud 1915. aasta talvel Hamovniki kasarmute kandis tollele neetud sakslasele Leonhard Krusele hea pilguga.

Võimatu on pikemat aega taluda ümbruskonna pilkeid, tögamisi ja õelutsemisi. Pole midagi hirmsamat olukorrast, kui inimest ei usaldata. Leonhard ei tahtnud olla potentsiaalne äraandja. Ta pidi tõendama kõigile, et ta pole halvem patrioot kui venelased. Seda võis ainult rindel, sakslaste vastas. Ta pidi minema rindele. Kohe. Palus ema, et see lubaks teda sõtta. Memm hakkas nutma. Kui ta teist korda sellest juttu tegi, kirjutas ema isale. Alamlipnik Gustav Kruse ei tahtnud midagi teada sellest, et viieteistkümneaastane poeg surmaval j ale trügib. Aitab küll, kui üks perekonnast sellest riigivalitsuste korraldatud tapatalgust osa võtab. Ärgu Leonhard mõelgugi sellistele lollustele.

Leonhard ei saanud olla mõtlemata. Kriitilisel momendil peab inimesel olema julgust käsust-keelust üle astuda. Viieteistkümneaastane vabatahtlik pakkis

28

salaja seljakoti ja kadus kodunt siis, kui ema ja õed olid linna läinud. Ei saanud niipea koju kirjutadagi. Esimene kiri läks teele alles siis, kui ta oli midagi korda saatnud. Hamovniki aguli poisid olid palju sõnu teinud spioonidest, tema aga tabas rinde lähistagalas tõepoolest diversandi, kes püüdis Vene väe sidekaablit läbi lõigata. Mäletab tänini toda väikesekasvulist sakslast: kõhn nägu, õhuke nina, hallid kõõrdsilmad, sinakas-hall frentš. Talle, Leonhardile, anti selle seikluse eest soldati Georgi rist. Kirjutas siis sellest koju — ta polnud vene poistest halvem partioot. Ema teatas kõigest isale ning varsti saadeti ta 3. grenaderipolku. Isal oli seal talle kirjutajakohtki polgu kantseleisse valmis

29

kaubeldud. Värske Georgi risti kavaler ei tahtnud jääda kantseleisse, tema kutsumus oli luure. Endalegi märkamata oli ta välja kasvanud isa voli ja võimu alt. Ehkki taat oli tast peaaegu poole pikem, tema aga alles üsna kleenuke, nagu võib nüüd tagantjärele näha tookord tehtud fotolt. Tal õnnestuski pääseda ratsaluuresse — oli siis juba kuueteistkümnene, kõige noorem allüksuses.

Noorelt kardetakse teisi asju kui vanalt. Noored kardavad surnuid, vanad surma.

Kauaks ajaks jäi ta õudseimaks sõjaeiamuseks luure-retk kalmistule. Kaaslased jätsid ta haudade vahele ootama endi tagasitulekut. Oli lumesulamise aeg, kääbaste vahel lebades imbus vesi rõivastesse ja pani kõhu külmetama. Ristid ja hauasambad mähkusid uttu ning võtsid inimese kuju, kääbaste vahelt kerkisid üles ähmased valged kogud, kes kord liginesid, kord taganesid. Neid ilmus järjest rohkem ning nad piirasid lamaja sisse. Näis, et veel mõni samm ja nad jõuavad lebajani ning haaravad ta kaasa. Ei ilmunud tagasi selt-simehi, ei kostnud kukelaulu, ei tulnud hommikut. Ei tea ta tänini, mis seal nii kummitas: olid need ehk moon-damisülikondades vaenlased, hulkusid seal ringi mahajäetud sõjaväehobused või vormis neid hirmutavaid kogusid lihtsalt udu.

Hirmu võisid peale ajada vahel üpris naeruväärsed asjad. Kord suvel sattus ta varitsuskohaks vana mahajäetud veski. See asus lagedal, teised luurajad ei pääsenud märkamatult sinna ning pidid metsa jääma. Ta jõudis aga kellelegi silma hakkamata kohale ning ronis veski pööningule. Siit avanes tõepoolest hea vaade ümbrusele. Üsna õhtu eel õnnestus tal siit avastada too sakslaste kaugelaskepatareigi, mida otsima nad olid saadetud. Teised luurajad olid lubanud öösi tema juurde hiilida. Aga neid ei tulnud ega tulnud. Vaikne oli, väga vaikne. Selgesti kuuldus lüasiima veenirin. Äkki lõhestas tumma ööd kähe huige veskihoone taga. Minuti pärast salapärane hääl kordus. Oli see nüüd lähedale hiilinud vaenlane, kes oma kaaslastele märku andis?

Metsa varjunud seltsimehed saabusid veskisse alles enne koivalget. Nad viisid ta trepile ning näitasid kollaste silmadega tompu räästa all. See oli kõige harilikum

30

öökull. Ta oleks pidanud seda Otepää-mailt mäletama. Säärast jubedust tekitavat häält oli kostnud ka Käpa oja tagant metsast, kui tal kästi jalgu puhtaks uhtma minna. Ega ta alla jõele ei julgenudki lipata, puges aga poriste säärtega koikule.

Ootamised teadmatuses piinavad. Nagu nüüdki. Võibolla hüüavad inimesed teda praegu lumetuisus appi, nende hääl aga ei jõua temani. Peab midagi tegema, peab astuma üle reeglite.

Leonhard Kruse ronis lennuki piloodiistmele.

Majast sööstis välja lahtisi hõlmu vana radist ning ruttas komistades lennuki juurde:

«Mis te nüüd, Leonhard Gustavovitš, säärase ilmaga ei saa ju lennata. Pealegi tuli eile raadiogramm.»

Lendur võttis paberitüki ja luges:

«VAIKNE LAHT. KRUSE L. G. LENNUKI SAATUSEST POLE TEATEID. RUDOLFI SAARELT EI SAA ÕHKU TÕUSTA. SAATSIME KARL-ALEXANDRI

MAA SUUNAS KOERTERAKENDITEGA OTSINGULE

STOROŽKO JA LATOGINI. SEVELJOV.»

«Noh, näete, nad ei saa sealt startida,» sõnas lendur. «Nartadega ei jõua nad aga kaugele, lahvavesi suleb tee. Ikkagi peame meie midagi ette võtma.»

Radist raputas pead. «Kui nüüd ka teie, Leonhard Gustavovitš, lähete, siis on juba kaks masinat tuisus ning appiminejat pole enam kellestki. Suured lennukid ei saa väiksel jäätükil maanduda. Võtke aru pähe!»

Tõsi see oli: kui ka tema ei jõua baasi tagasi, siis on olukord katastroofiline. Ta ei ole enam viieteistkümneaastane, ta peab teadma, et vahel on ootamine õigem kui tormamine. Kõik ei tohi korraga riskida, tormajate kõrval peab ekspeditsioonil olema ka kannatlikke, muidu see ettevõte nurjub.

Leonhard Kruse sulges piloodikabiini ning hakkas sõnagi lausumata astuma maja poole.

5. KÕIGE PÕHJAPOOLSEM TSENSOR

Lennuk hakkas tegema konna moodi hüppeid, ikka hops! ja hops! üle jäärünga, liugles siis lagedale merele ja võttis kõrgust. Äkki sattus õhuauku, kuid kukkumisele ei tulnudki lõppu. Õõnes tunne südame all kasvas kohutava kiirusega, kuni kõik lõppes hirmsa kokkupõrkega.

Ivan Spirin ärkas ehmatusest ja valust — ta oli pea vastu armatuuurlauda ära löönud. Kui silmad märkasid ümberringi tuttavaid piloodikabiini kontuure, läbis kergendustunne kogu keha. Kõik oli olnud unes! Lennuk polnud alla kukkunud, vaid lesis endiselt tuisus.

Ta heitis pilgu kellale — tukkumine oli väldanud vaevalt pool tundi, aga kui palju oli ta selle aja jooksul jõudnud näha piinavaid unenägusid: lennukatastroofe, lõputuid ekslemisi tuisus, Põhjanaba põgenemist vallutajate eest. Kõik oli peaaegu nagu ilmsi, ainult üleminekud ühest stseenist teise sündisid ebaloogiliselt ja järsult. Kui unenägudes lõõmasid tulekahjud, siis tegelikkuses ähmus hall polaarhommik ning jalad külmetasid, käed külmetasid, nina külmetas, hambad plagisesid

32

suus. Tukkumine oli teinud loiuks ja roidunuks, ei oleks tahtnud end üldse liigutada.

Major sundis end kabiinist välja ronima ning kõndima. Liikumine annab sooja. Ta läks vaatama, mida teeb Sima, ning leidis noormehe künaräätsus raadiosaatja kõrvalt. Radist ei maganud, vaid vaatas ülemale vastu punetavate silmadega ning pomises ükskõikselt: «Ei saa ühendust...» Et Sima uljus ja kuraas oli lõppenud, see ennustas halba. Spirin sundis Ivanovi pugema vaheldusekс piloodikabiini — ehk on seal tsipake soojem.

Jevgeni Fjodorov ütles end olevat maganud tervelt tunni, kuid temalgi plagisesid hambad suus. Astronoom hüppas püsti ning hakkas ringiratast tatsama kahe lähima jäärünga ümber. Major tegi sörkjooksu ümber lennuki — veri hakkas kehas jälle ringi käima. Magamatus vaevas aga endist viisi. Kui Fjodorov enam tiibade vahele ei pugenud ja arvas paremaks jalule jääda, ronis Spirin omakorda sinna ja heitis lennukikere kõrvale. Kuigi see koht pidi asuma allatuult, puhus läbilõikavalt siingi. Und ei tulnud, mõtted tiirutasid raskelt peas nagu rehvita rattad külmunud maal.

Toiduaineid neil ei ole, ei ole.. . Kuivikud sõid nad öösi ära. Siis, kui lootsid lennukit saabuvat. Taskus ainult kaks tahvlit šokolaadi... Kakssada grammi toitu kolme mehe peale. Põletada pole midagi. . . Bensiini peab hoidma. Äkki läheb mootor siiski käima ja nad saavad lennata! Kui see tuisk järele jääks ... Külma on üheksa kraadi... Kas temperatuur peaks tõusma või langema? Kaua kestab tuisk? Päeva? Aga kui kaks? Kolrn? Rudolfi saar pole kaugel. Kui läheks jalgsi teele? Aga ei pääse läbi. .. Väinades pole enam jääsildu .. . Lahva vesi... Ei oleks tohtinud niiviisi välja lennata. Arktikas ei või iial ette teada, mis juhtub.

Major hüppas tiivalt alla ning hüüdis saatusekaaslasi. Talle vastati loiu üminaga. Spirin kiskus taskupõhjast välja tahvli šokolaadi, murdis selle pooleks, pistis murdunud kübemed endale suhu, pakkus poolt Simale:

«Magusat tahad?»

«Ei lähe suust alla ...»

Ta surus tahvlipoole kummalegi noormehele pihku, need hakkasid vaikselt mäluma.

33

Millega poisse küll ergutada?

Spirin heitis pilgu kraadiklaasile:

«Poisid, soojemaks on läinud, ainult 6 kraadi külma!»

See uudis mõjus soodsalt. Major katsetas uuesti:

«Kui prooviks õige üle hulga aia jälle mootorit?»

See paistis küll mõttetuna, kuid ikkagi tundus paremana millegagi tegelda, kui niisama konutada. Kõik kolm asusid oma kohtadele, et taas proovida eilset manöövrit amortisaatori ja jäärüngaga.

«Kontakt!»

«On kontakt!»

Propeller pistis pöörlema ja jäi pikkamisi seisma. Teisel katsel mootor urahtas nagu talveunest ülesaetud metsakaru. Kolmandal korral hakkas mootor esiti nagu vastu tahtmist, siis aga järjest ühtlasemalt tööle.

Kõiki läbis rõõmusööst. Sima karjus «hurraa!» Neil oli jälle lennuk ja nad võisid lennata! Ainult ilm takistas — tuiskas ikka veel. Bensiini tuli hoida. Mootor lülitati välja, kuid kaeti nüüd korralikult vatitekiga, mille inimesed pidid loovutama masinale.

Mehed ronisid lennukisse, jutustamisega püüti tuju ülal hoida. Jevgeni vaatas kella:

«Baasis on praegu lõunaaeg.»

Sima neelatas.

«Ei tea, mis täna menüüs on?»

«Tahaks õige kapsapirukaid, nii nagu neid kodus tehakse,» unistas Jevgeni.

«Oi, kus ikka Pihkvas tehakse pliine!» haaras sõnasabast kinni Sima.

«Kui võid, siis jäta järele,» palus Jevgeni, «ei saa sina ega teised neid praegu nuusutadagi.»

«Kui Pihkva ei kõlba, hea küll, räägin siis, kuidas ma esimest korda Rudolfi saarel käisin,» muutis iutukurssi Sima. «Sellest saab aasta tagasi, kui akadeemik Schmidt andis meie lendurite ülemale Vodopjanoviie kõva käsu otsida Franz Josephi maal paras paik ekspeditsiooni baasiks. Lõpuks tulime ka Rudolfi saarele, maandusime Teplitzi lahel. Kõigepealt nägime kaldal suurt varju-alust, mis kunagi oli nähtavasti kaetud presendiga. Sellest järelejäänud räbalate all lebasid purukskistud kastid ja tühjad konservipurgid. See olnud ameeriklaste ladu.»

34

«Sa mõtled Ziegleri ekspeditsiooni*?» küsis Jevgeni.

«Nojah, oli vist see Ziegler,» jätkas Sima. «Sara kõrval seisis palkmaja, ümberringi paksult karujälgi. Vaatasime esiteks aknast sisse, et võib-oila mõni mürakas parasjagu sees. Toast aga polnud midagi näha, laeni üksainus jää ja lumi. Läksime siis allpool asuvate majade juurde. Teate küll, need, mis ehitati meie poolt Teise rahvusvahelise polaaraasta puhul. Üks neist paistis olevat elumaja, teine ait. Kambrid puha tühjad, polnud seal midagi leida, aga ait, oh sa mu meie, kus seal oli nassvärki! Ja ümber maja paksult karu jälgi nagu loomaaias, ukselauadki küüntega õhukeseks kraabitud, aga sisse ei olnud nad saanud. Uks käis lahti väljapoole ning jääkarudel ei jätkunud taipu seda enda poole sikutada, nad muudkui surusid rinnaga peale. Sellest võeti õppust ning uutel majadel nii Vaiksel lahel kui ka Rudolfil tehti kõik uksed väljapoole avanevaiks. Raiusime lävelt jää ning tõmbasime ukse pärani. Sees seisid kolmes seinas riiulid nagu külapoes, kastides püssirohu-pakid ja padrunikarbid, nurgas tuliuued labidad ja kirkad, laes rippumas vorstirõngad, riiulil plekk-karbid singi ja tallinna kiludega. Kui tegime ühe singikarbi lahti, lõhnas see nagu eile suitsutatud ... Ei olnud sellest midagi, et juba üle viie aasta seisnud, muudkui lõhnas ja ka maitsel polnud viga ... »

«Sima, mis see siis jälle on!» pahandas Jevgeni. «Ma ju palusin söögist mitte rääkida.»

«Ega ma söögist kõnelenudki, ma ainult sellest, et konservid võivad Arktikas kaua riknemata seista, eriti sink ja... »

«Juba jälle,» ohkas Jevgeni ja pöördus Spirini poole:
«Ivan Timofejevitš, te olete siin ülem ja peate niisugused kirjeldused ära keelama.»
«Ega ma tsensor ole,» ühmas Spirin.
«Ah tsensor? Esimest korda saan ma aru tsepsori kasulikkusest. Et miks sõja ajal kõik riigid seavad sisse tsensuuri ja kriipsutavad maha ridu isegi armastuskir-

* William Ziegler (1843—1905) on Ameerika Ühendriikide vabrikant, kes finantseeris Evelyn Briggs Baldwin i polaarekspeditsiooni a. 1901—1902 ja Anthony Fiala juhitud ekspeditsiooni 1903.—1905. a.

35

jadest,» arutas Jevgeni. «Me oleme nüüd ka piiramis-seisukorras ega või igasuguseid jutte lubada.»
«Õigus küll, jutud söögist tuleb jätta, need teevad veel näljasemaks,» möönis Spirin.
«Niisiis paneb Ivan Timofejevitš kehtima tsensuuri. Kõik kõnelused ja kirjeldused söömisest, söögist, toiduvalmistamisest, produktidest ja muust seesugusest kuulutatakse 81. laiuskraadil kuni erakorralise seisukorra lõpuni keelatuks ja käivad trahvi alla,» sõnastas seaduse Jevgeni.
«Olen nõus,» vastas Ivan Timofejevitš, «ainult et tsensoriks nimetan Jevgeni Konstantinovitši, kuna ta sellest nii huvžEatüd" on.»
«Aga mis trahviks määratakse?» tahtis teada Sima.
«Esimesel korral kaks tiiru ümber lennuki joosta, igal järgmisel korral kasvab karistus geomeetrilises progressioonis,» otsustas tsensor Jevgeni Fjodorov ametit vastu võttes.
Sima tõusis ja vaatas välja. Tuiskas endist viisi, ning õlgu väristades istus noormees oma kohale tagasi.
«Ei ole õigust Põhjanabal, isegi sõnaõigust mitte. Eks ma siis vaikin.»
Ja lennukisse laskuski vaikus. Ent sõnatult kössita-des kulus aeg veel aeglasemalt. See oli Jevgeni, kes poole tunni pärast palus:
«Sima, räägi midagi.»
«Ei tohi. Tsensuur.»
«Egas siis tarvitse ainult söö..., jutuaineid on ju igasuguseid. »
«Kas kalapüügist võib?»
«Kalapüügist võib,» lubas Jevgeni.
«See oli ühel Sviri haru jõel, istusin seal juba hommikust saati õngega, aga sain ainult kiisaprügi ja särje-poegi. Otsisin uue koha ja nägin, et seal sügavamal hauakohas tiirutab laisalt ringi suur ahven, nii kaks naela vähemalt. Ma siis sean hästi lihava limuka konksu otsa ja viskan õnge sinna kohta. Tema mait keerab aga nüüd poolelt teelt tagasi ega vaatagi sööta. Ma siis nikutan õnge tasa teisele poole, elukale otse nina alla, aga tema ei tee ikka välja. Siis tormas sööda kallale üks tilluke rünt. Vaat seda ei kannatanud vana välja ning haaras amsti! õnge lõugade vahele. Tegin kaldale tule

36

üles, rookisin ahvenal sisikonna välja ning riputasin kala varda otsa väikese leegi kohale. Ahven on kõige parem ikka suitsutatult, üksi lõhn viib alla keele ... »
«Trahv, trahv! See käib tsensuuri alla!» kisas Jevgeni.
«Ei ole õigust Põhjanabal, ma ju ainult kalapüügist, ise lubasid, et sellest võib,» nurises Sima lennukist välja ronides.

«Läheme meie ka,» tuli hea mõte Jevgenile pähe. «Ega me teist ööd lennukis üle ela, külmume ära. Peab ehitama onni.»

Kui Sima oma trahviringid ümber lennuki ära oli jooksnud, hakkasid nad soome pussiga lahti raiuma jää-tükke ning ladusid need sinnasamasse lennuki kõrvale nagu hallid silikaatkhjid seinaks. Jäämüür kerkis pikkamööda, kohmetunud kaed ei tahtnud sõna kuulata, puss oli selliseks tööks liiga väike terariist. Õhtuks sai onn siiski valmis ning sinna mahtus parasjagu kolm meest üksteise kõrvale.

Ehitamise vaheaegadel ei unustatud aeg-ajalt proovida mootorit. See töötas.

«Pole viga, ka Arktikas võib elada,» tegi kokkuvõtte Spirin, kui nad jääonnis heitsid kolmekesi tihedasti üksteise kõrvale ning katsid end seljast võetud kasukatega.

Temperatuur oli veelgi tõusnud, nüüd näitas kraadiklaas ainult —3°.

Kesköö paiku tuli Spirin ringkäigult tagasi äreva teatega:

«Poisid, selgeks läheb!»

Noormehed ronisid välja jääle. Tuul oli vaibumas, taevas selgimas, võis juba näha Deaki saare ähmast randa.

«Kas proovime lennata?» küsis major. «Proovime!»

Kähku laaditi kõik kraam lennukisse. Mootor läks käima juba kolmandal katsel. Spirin andis gaasi, mürin valjenes, kuid lennuk ei suutnud end maast lahti rebida. Ilm oli sulale läinud ning märg lumi kleepus suuskade külge ega lasknud libiseda. Lennuk jõudis puhastatud platsilt välja, piloot manööverdas valgete rahnude vahel, andis täisgaasi, masin hüppas teel ees olevast jääkamakast üle ning puudutas uuesti sulalund.

37

Seesistujad nõksatasid ettepoole, lennuk võppus hirmuäratavalt. Õhus oli tunda katastroofi lõhna.

Spirin lülitas mootori ümber aeglastele tiirudele. Ei või lennukit selles rüngasmaastikus puruks kihutada. Hea, et telik jäi terveks.

Major manööverdas jäärünkade vahel laveerides lennuki tagasi puhastatud väljakule.

Hakati kaaluma võimalusi lennuki koorma kergendamiseks. Kui jätaks maha kogu aparatuuri, sealhulgas ka raadiosaatja? Aga kas leiab neid hiljem üles? Kui tuleb jälle tuisk, ei jää neist jälgegi.

Simai hakkas raadiosaatjast kahju: kuigi see ei suutnud teateid anda Rudolfi saarele, tundus ikkagi ebaperemehelik uut aparaati kaotada.

Tõusis jällegi tuul ning iilid hakkasid lennukit kiigutama. Kabiinis istumine muutus ebameeldivaks.

Spirinit huvitas, kauaks võiks veel jätkuda bensiini pärast päevaseid mootori soo j endamisi — kütusemõõtja oli rikkis. Paaki ju sisse ei näe ega ulatu näpuga katsuma. Sima pakkus mõõtmiseks välja raadio antenni. Soovitus tundus hea ja vasktraat torgati paaki. Märjaks saanud ots osutus hoopis lühemaks kui loodeti. Spirin tegi lumel kähku vajaliku arvutuse ning tuli järeldusele, et kütust jätkub ehk ainult kolmveerand tunniks. Selle ajaga võis napilt pääseda Rudolfi saarele.

Tuleb loobuda mootori edaspidistest soojendamistest. Kui aga lennuki süda niiviisi jälle nõnda maha jahtub, et enam tuksuma ei hakka?

Probleemidele ei tulnud lõppu. Neetud maanurk see Arktika!

6. RUDOLFI SAAR

Rudolfi saar asub nii kaugel põhjas, et ei mahu kooliat-lase kaardile. Ühe väikese rnaakübeme pärast ei või ometi kõikide õpilaste portfelle koormata lisakaardiga, kuigi see on Nõukogudemaa kõige põhjapoolsem osa ning seetõttu võidakse tecla vahel koolitunniski küsida.

Oma asendi poolest näib Rudolfi saar loomuliku hüppelauana Põhjanabale. Siit jääb maakera teijepunktini veel vaevalt kaheksa laiuskraadi elik umbes 900 kilomeetrit. Sama palju maad, kui õhuteed mööda Tallinnast Moskvasse. Kuid põhja pool Rudolfi saart ei asu ühtegi lennuvälja, meteoroloogiajaama, raadiosaatjat ega isegi mingit onni. Lend Rudolfi saarelt põhja poole on hüpe teadmatusse. Hüpe teadmatusse, kui tahetakse eluga tagasi tulla, nõuab mitte niivõrd julgust, kui kainet arvestust. Sellepärast ei saa seda vahemaad katta paari tunniga. Selleks hüppeks tuli valmistuda mitu aastat, selle õnnestumiseks on paljud eelkäijad maksnud oma eluga.

Arktika ei tervita ega soosi oma avastajaid ja vallutajaid. Ehtsa konservaatorina püüab ta kaitsta oma valduste puutumatust. Arktika paiskab maadeuurijate vastu oma kõige kurjemaid põhjatuuli ja kirdeiilinguid,

39

silmi söövaid purgaasid, matab inimesi lumme, mässib neid rõskesse uttu, vintsutab rändureid külma ja näljaga, murrab maha skorbuudiga, paiskab mehi jääpra-gudesse ja lahvavette, laseb jalge all salakavalalt sisse variseda lumesildu, jäätab jäälõhkujate pardaid ja lennukite tiibu, rebib alla õhupalle, paiskab lendureid vastu kaljusid ning ramrnib jäämägedega sisse aurikute teraskülgi.

Aga ikka leidub neid meeletuid ja kainelt kaalutlejaid, kes püüavad tungida järjest kaugemale põhja. 1827. aastast alates on üksi ameeriklased 90 aasta jooksul saatnud Põhjanaba vallutama 14 suurt ekspeditsiooni, väikesearvulistest hulljulgete gruppidest rääkimata. Ja kõik edutult. Möödunud sajandi loojangul hakkasid merelaevu ja koerakelke välja vahetama õhusõidukid. 1897. aastal püüdis rootsi insener Salomon Andree koos kahe sõbra, Fränkeli ja Strindbergeriga lennata õhupallil «örnen» poolusele, kuid nad hukkusid Teravmägede lähedal. Alles 1908. aastal õnnestus Ameerika arstil Frederic Cookil esimesena rühkida Põhjanaba piirkonda. Kuid järgmisel aastal poolusele jõudnud kaasmaalane Robert Peary pani Cooki saavutuse kahtluse alla ning nõudis Põhjanaba vallutaja au endale. Cooki retke lõpp-punkt ongi jäänud vaieldavaks tänapäevani, sest polnud ju nende hiiglamatkade finišis ootamas raja-kohtunikke ja ajamõõtjaid.

Kuid ka pärast Peary vallutusretke ei saa Põhjanaba alistatuks pidada. Põhjatuulte peremees julges irvitada isegi kõige moodsamate transpordivahendite üle. Veel 1928. aastal purustasid Arktika tuuled Põhjanabalt taga-sipöörduva Umberto Nobile dirižaabli «Italia».* 1931. aastal püüdis Austraalia polaaruurija George Hubert Wilkins pärast mitmeid lennuretki allveelaevaga pääseda maakera telje juurde, kuid Põhjanaba valitseja sai temagi kavalast plaanist jagu ning sundis inglase poolelt teelt tagasi pöörduma.

* Sellest jutustab üksikasjalikult hiljuti eesti keelde tõlgitud tšehhi teadlase F. Behouneki raamat «Tragöödia Põhja-Jää-merel» (Tallinn, 1969). Nobile meeskonna päästmisest võtsid osa ka eestlased Karl Jõggi (jäälõhkuja «Krassin» kaptenina) ja Paul Oras (päästeekspeditsiooni ülema asetäitjana). Neid sündmusi kujutab nõukogude-itaalia ühisfilm «Punane telk».

40

Kuid lennukite tiivad kasvasid tugevamateks ning hakkasid järjest sagedamini ilmuma Arktika jäälagen-dike kohale, et välja vahetada polaaruurijate koera-kelke. 1926. aastal jõudis esimesena Põhjanaba kohale ameeriklase Richard Byrdi lennuk. Samal aastal lendasid õhulaeval «Norge» Teravmägedelt üle Põhjapooluse Alaskasse norralane Roald Amundsen, ameeriklane Lincoln Ellsworth ja itaallane Umberto Nobile.

Ja 1937. aasta kevadel oli Franz Josephi maa põhjatippu — Rudolfi saarele — välja jõudnud Nõukogude Liidu ekspeditsioon, et rajada poolusele esimene triivjääni. Arktika ei ole vastutulelik ka nõukogude lenduritele ja polaaruurijatele. Arktika on sellest alates, kui nad 22. märtsil Moskvast välja lendasid, teele vastu paisanud pakse pilvi, rebivaid tuuli, jäätuvat lumelobjakat ning kõike endasse mässivaid purgaasid. Ja sellele ei näigi lõppu tulevat. Ainult mõneks tunniks on vahel nähtavale ilmunud selget taevast, ning nii on ekspeditsioonil igas vahepeatuses — Holmogorõs, Narjan-Ma-ris, Matotškin Saris ja Rudolfi saarel tulnud palju päevi oodata.

Oli kätte jõudnud aprillikuu viimane päev ja ukse ees seisis 1. mai •— kogu maailma töörahva püha. Nad olid lootnud selleks päevaks Moskvasse raporteerida Põhjanaba vallutamisest. Ent nad istusid endiselt Rudolfi saarel.

Saare läänekaldal Teplitzi lahe ääres konutas lumes kolm maja. Neist merepoolsema hoone kõige suuremasse ruumi — söögisaali —• oli kogunenud polaaruurijate juhtkond. Laua ühes otsas troonis ekspeditsiooni ülem Otto Schmidt. Seda pikka kasvu 45-aastast meest oleks võõral raske akadeemikuks pidada. Oma tahtejõulise näo ja pika halli habemega ei sarnanenud ta üldse inimesega, kes istub kabinetis raamatuvirnade vahel ja murrab pead teoreetiliste probleemide üle. Kuid ometigi on ta seda teinud: see balti talupoegadest pärinev hiiglane on teadusernaailma vägilane. Pärast Kiievi ülikooli füüsika-matemaatikateaduskonna lõpetamist sai Schmidtist nõukogude algebra-koolkonna rajaja, ta on loonud ka maakera tekkimise uue teooria ning on astronoomias tuntud veel teistegi uurimustega. Kuid küllap on talle kõige rohkeni kuulsust toonud geograafilised avastusretked.

41

Kuhu iganes pole ta jõudnud: ta on alpinistina roninud Pamiiris üles Fedtšenko liustikule ning selle risti ja põiki läbi rännanud; ta on a. 1929—1930 ristelnud uurimislaeval «Sedov» Franz Josephi maa, Novaja Zemlja ja Severnaja Zemlja väinades ja lahtedes; 1932. a. on ta jäälõhkujal «Sibirjakov» rajanud Põhja-meretee trassi Arhangelskist Vladivostokki, korranud seda järgmisel aastal Murmanskist «Tšeljuskiniga» ning üle elanud laeva hukkumise Tšukotka mere jääväljades; 1936. aastal on ta jäälõhkujal «Litke» uuesti läbi sõitnud Põhjameretee Murmanskist Vladivostokini. Sest kes teine oleks pidanud kaitsma Põhjameretee laeva-tatavust kui mitte selle ülem! Aga Põhjameretee ülemaks sai Schmidt juba 1932. aastal ning kõikides põhjaranniku sadamates on nähtud tuules lehvimas tema habemevihta.

Oh seda Sehmidti kuulsat parda küll! Mida oleksid ilma selleta peale hakanud karikaturistid: nüüd on nad seda habet pannud paažidena kandma jääkarud, on lasknud akadeemikul sellega purgaa eest varjata «Tšeljuskini» laagrit, on lubanud sellega maskeerida Põhjanaba kiilaspäisust! Niisugune vägev asi on akadeemik Sehmidti hall habe, ning selle parra tõttu näib ta Ivan Sussaninina Suure Teatri lavalt. Mõned aga on teda nimetanud ka XX sajandi Lomonossoviks, sest kui viimaselt maha arvata värsside

kirjutamine ning puuderdatud parukate kandmine ja juurde lisada habe, siis muidu ei jää nõukogude akadeemik vene teaduse isast oma mitmekülgsuselt maha.

Laua teises otsas istuv ekspeditsiooni ülema asetäitja Mark Ivanovitš Seveljov on akadeemikust tublisti noorem ja märksa igapäevasema väljanägemisega. Sest kellel ülematest poleks tahtejõuline lõug, sisendusjõuga silmad ja vastuvaidlemist välistav hääletoon? Vahest ainult Mark Ivanovitši nina on pisut teravama nurga all esiletungiv kui enamikul inimestel. Ning ta silmad on kergete naerukurdudega — Sehmidti asetäitja ei näi üldsegi sünge ja karm mees. Seveljov pole tooniandev isik mitte üksi Rudolfi saarel, vaid ka Moskvas, kus ta, istub polaarlennunduse ülema kabinetis Razini tänaval, ning tema allkiri on hästi tuntud Murmanskis, Amdermas, Dicksonil, Tiksil, Igarkas ja Anadõris. Mõnele võiks

42

Mark Seveljov nii suureks ülemaks tunduda liiga noor, kuid tema teened Põhjameretee kasutuselevõtmisel on vaieldamatud. Sest see oli ju Mark Ivanovitš Seveljov, kes lõi tugeva nõukogude polaarlennunduse, valides sinna inimesi mitte nirne, vaid võimete järgi. Ja nüüd lendavad Seveljovi lennukid järjest kaugemale põhja, otsivad laevadele teed rängas Põhja-Jäämeres, rajavad asustamata randadel uusi sadamaid. Kavalalt naeratav akadeemik Schmidt teadis, kelle ta laskis määrata oma asetäitjaks sellel enneolematul ekspeditsioonil. Energilise Seveljoviga ei jää ta hätta ka neil inimtühiadel randadel ja jääväljadel, Seveljov paneb koormaid vedama Põhjanabale mitte ainult lennukid, vaid vajaduse korral ka rändlinnud!

Ekspeditsiooni lennusalga ülema Mihhail Vodopjanovi pilusilmad vaatavad tugevate kulmukaarte ait vastu raskepärase pilguga, mis muutub ajuti unistavaks nagu luuletajal. Vodopjanov ongi jõudu katsunud kirjanduses: veel enne, kui hakati planeerima lendu Põhjanabale, oli ta seda kujutlenud raamatus «Piloodi unistus». Teos sai aga teadusliku fantastika hulka kuuluda vaevalt paar aastat. Sest Otto Schmidt kui teadusemees leidis, et vaja on see suur mõte ellu viia. Kõigepealt aga peavad unistusi täide saatma unistajad ise. Ja tulevase ekspeditsiooni esimesed koormad nii otseses kui ka kaudses mõttes laduski Schmidt Vodopjanovi laiadele ja tugevatele õlgadele. Ta saatis Vodopjanovi Franz Josephi maale otsima Põhjanaba rändurite baasi jaoks parajat paika. Ning Vodopjanov seikleski oma lennukiga terve polaarsuve kauges saarestikus ringi ning valis välja Rudolfi saare — sellesama igikülmunud maatüki Fligely neeme ja Middendorffi liustiku* vahel, kus nad praegu asuvad.

Neljas juhtkonda kuuluv isik on triivjaama «Põhjapoolus» ülem Ivan Papanin. Rudolfi saare meeste hulgas näib ta kõige lühemana ja paksemana. Ent enesekindel

* Koht on ristitud Tartumaal Hellenurme mõisas elanud ja töötanud loodusteadlase Alexander Theodor Middendorffi (1815— 1894) järgi, kes 1842. a. juhtis Peterburi Teaduste Akadeemia suurt Siberi-ekspeditsiooni. Hiljem Hellenurmes tegeles A. Th. Middendorff põllumajanduse arendamisega. Ema poolt oli A. Th. Middendorff eestlane.

43

Papanin ei kannata sellepärast alaväärsuskompleksi all ning söandab lasta end pildistada ka ekspeditsiooni kõige pikemate meeste kõrval. Papanin armastab naeratada, muiet tema väikeste vurrude varjus pole suutnud kustutada ka pikad polaaröödd, mida tal oli tulnud üle elada Vaikse lahe ja Tšeljuskini neeme polaarjaama ülemana.

Jah, kõigist söögisaali kogunenud ülematest kõige enesekindlamana näiski Papanin. Jääväljad ja polaarööd polnud temale hirmsad, ta teadis, et neidki võib inimene välja kannatada. Peaasi et oleks korralik varustus. Ja sellepärast kontrollis ta enne väljasõitu hoolikalt iga kasti sisu. Olgu kui tähelepanelikud ja kohusetundlikud ongi teised, siin Arktikas pole nalja ning mõni tühine asi võib kalliks maksma minna. Muidugi oli ta kontrollinud ja pakkinud ka kogu «Põhjapooluse» varustuse ise, teadis, et midagi hädavajalikku polnud unustatud. Ja nii võis ta selleski laudkonnas rahulolevalt ja kavalalt naeratada. Tema, Papanini asjad on korras, viigu ainult Schmidt ja Vodopjanov teda Põhjanabale, küll ta seal toime tuleb!

Nii need neli meest seal laua ümber istusid, et aru pidada. Öösi oli purgaa otsa saanud ning pärast hommikusööki hakkas läbi udu ähmuma päike. Ilmateated andsid lootust, sünoptik Dzerdzejevski käis üle hulga aja ringi naerul silmi.

Seveljov nõudis kiiret väljalendamist — ta tundis end ekspeditsiooni venimise pärast isiklikult vastutavana ning tema nooruslik energia ei kannatanud paigaltammumist. Schmidt kaldus ootamise poole: oleks tarvis teha enne luurelende pooluse suunas, koguda andmeid sealse ilmastiku ja jääolude kohta. Tuleks Kruse kohe Vaikselt lahelt ära kutsuda ning suunata luurele põhja suunas. Papanin vaidlustesse ei laskunud, vaid jäi era-pooletult teiste seisukohti kuulama. Kõik ootasid Vodopjanovi arvamust — pidi ju tema juhtlennukil lendama.

Vodopjanovile meenus kokkusaamine Valerian Kui-bõševiga Kremlis enne seda, kui ta tšeljuskinlastele appi sõitis. Mäletas Kuibõševi viimaseid sõnu:

«Kontrollige kõiki asjaolusid põhjalikult, ärge tormake, ärge lennake välja halva ilmaga. Teil ei ole õigust riskida, teist sõltuvad inimeste elud.»

Ja Seveljovi hämmastuseks sõnas piloot:

44

«Meist sõltuvad inimeste elud, meil ei ole õigust riskida. Tähtis pole see, et me just maipühade aegu välja lendame, vaid see, et me õnnelikult pärale jõuame ja ülesande täidame. Arvan samuti, et enne on veel vaja täpsemalt uurida lennutrassi ja jääolusid.»

Seveljov kortsutas kulme ja tahtis midagi vahele hüüda, kuid neelas viimasel hetkel sõna alla.

«Ja kuidas me lendame, kui puudub peatüürimees?» küsis Vodopjanov.

Selle argumendi vastu oli raske vaielda. Spirinist polnud ikka veel teateid.

«Me leiame nad täna, hiljemalt homme üles,» püüdis enesekindlust säilitada Seveljov. «Kruse iübas tunni jooksul välja lennata, Golovin arvas saavat kahe tunni pärast startida. Ja Latõgin ning Storožko peaksid olema juba Jacksoni saare rajoonis.»

«See on kõik alles oraste peal,» võttis sõna seni vaikinud Papanin. «On ju teadmata, millises seisukorras nad leitakse.»

Seekord Papanin ei naeratanud, vaid pigistas huuled kõvasti kokku. Nõumajja sigis sünge vaikus.

«Niisiis, seltsimehed, kui me tahame olla veidigi realistid,» asus kokkuvõtet tegema Schmidt, «siis peame tunnistama, et lähematel päevadel ei saa poolusele lennust asja. Kõigepealt peame üles otsima ja päästma kadunud inimesed. Ja isegi sel juhul, kui nendega on kõik korras, peame me koguma rohkem andmeid eelseisva lennutrassi kohta. Meie peale on riik kulutanud palju raha ja hoolt, meil pole õigust kiirustamisega seda tuulde pilduda. Meil pole tarvis kellegagi võidu joosta, meie pole ameeriklased. Meie ekspeditsioon on teaduslik ja teadust ei saa ülepeakaela tormates teha.»

Schmidti loogika vastu oli võimatu midagi ütelda.

Maipühad tõotasid tulla kurvemad, kui keegi oskas ette arvata. Ülesanne oli täitmata, Moskvasse polnud kerge raadiogrammigi kokku seada. Kogu maa kandis ette järjekordsetest saavutustest, nemad pidid häbenedes vaikima. Lisaks kõigele kolm inimest teadmata kadunud, võib-olla isegi hukkunud.

«Neid ei oleks tohtinud niiviisi lennata lasta,» heitis ette Papanin.

45

«Spirinil polnud kogemusi, ta Arktikas alles esimest korda,» püüdis vabandada Ševeljov.

«Seda enam! Aga teistel on kogemusi, kus siis nemad magasid?» ägestus triivjaama ülem ning pahvatas: «Distsipliini pole Rudolfi saarel!»

Niisiis oli see välja öeldud. Küllap oligi Papanin õige mees seda ütlema, tema võis peale ametikoha ka oma polaarkogemuste poolest seista akadeemiku kõrval.

Ekspeditsiooni ülem võpatas nagu löögist, avas siis suu ning tahtis midagi ütelda, kuid sel silmapilgul ilmus söögisaali uksele väikesekasvuline tüürimees Rubinstein ning paiskas ruumi üheainsa sõna:

«Lendavad!»

Kõik tunglesid uksele. Samal silmapilgul vuhvatas udust välja lennuk ning laskus tavakohast ringi tegemata baasi kõrvale väikesele lennuväljale.

Polaarjaama elanikud pistsid sibama maandumiskoha poole. Lennukist ronisid välja kolm inimest: kõigepealt uljalt lehvitav Sima Ivanov, siis Jevgeni Fjodorov, suured silmad naeru täis, ning viimasena kokkusurutud huultega Ivan Spirin. Kõik nad kõndisid omal jalal — ju siis olid terved.

Taevast saabunuid kaelustati ja käteldi. Simat pilluti koguni õhku. Kolmikule langes kaela küsimuste kosk:

«Kuidas te ometi koju jõudsite?»

«Kus te nii kaua olite?»

«Miks te vaikisite?»

«Kuidas te säärase uduse ilmaga lennata saite?»

Ja juba jutustas Sima tüürimeeste ja pardamehhaanikute ringis, kuidas hommikul oli lõppenud lumesadu, kuidas nad viskasid lennukist välja kõik vähemväär-tusliku — dünamo, akumulaatori, kuivpatareid, isegi mootori soojendusteki, et koormat vähendada. Kuidas ta startimisel kõigutas lennukikeret, et suusad pääseksid libisema, ja kuidas siis viimasel hetkel hüppas jooksult lennukisse. Kuidas nad lõpuks endalegi üllatuseks rippu-sid õhus jäärünkade kohal ning võtsid pikkamisi kõrgust. Kuidas nad tahtsid lennata otse üle Karl-Alexandri maa, kuid pilved surusid nad nii madalale, et oleksid peaaegu kaljutippe riivanud, ning pidid ikkagi ümber saare kaare tegema. Kuidas bensiini jäi nii vaheks, et ei võinud enam riskida korrakohase ringiga lennuvälja kohal.

7. ESIMENE MAI

Üle öö oli taevas läinud selgeks ja see tõstis tuju. Ka Rudolfi saarel otsustati korraldada 1. mai pidustused. Kella kümneks rivistusid ekspeditsiooni mehed koos tai-vitajatega polaar jaama ette, tööle jäid vaid asendamatud isikud — radist ja kokad. Nii kogunes rongkäiku üle kuuekümne inimese. Missugune küll nägi välja siinne rongkäik! Nagu mõne teise planeedi elanikud: seljas rebase- ja põdranahksed kasukad, jalas kubemeni

küündivad hundinahksed saapad, peas uhked karvamütsid. Rivi eesosas sammujatel rippusid ka püssid õlal — Spi-rin kavatses korraldada saluudi. Rongkäiku oleks võinud pidada Siberi partisani salgaks, kes marsib võidetud linna.

Kõige ees sammus Vodopjanov punase lipuga. Ei vip-selnud sellel küll narmastutte ega helkinud hõbedavär-vilist odaotsa •— vardaks kasutati lihtsat terastoru. Kuid see kaunistusteta veripunane plagu mõjus valgete mägede taustal suursugusemalt kui mõne ministeeriumi kõige kallim siidlipp. Ja laiaõlgne lendurite ülem oskas esinduslikult rongkäigu ees sammuda. Tema järel esi-

47

meses reas Papanini ja Seveljovi vahel marssis rõõmsalt vale jalga akadeemik Schmidt, habe lehvimas tuules ja silmad naerust või tuuleiilist pisarais.

Üldse oli see kuulsuste demonstratsioon. Kogu Nõukogudemaal võis vahest paari linna pealt kokku saada sellele väärset teeneliste Arktika-meeste ja õhuässade paraadi.

Lipukandja Mihhail Vodopjanov oli polaarlenduriks saanud Kaug-Idas, rajanud õhuliini Sahhalinile, lennanud Moskvast Põhja-Jäämerele Schmidti neemele, võtnud osa tšeljuskinlaste päästmisest ning kuulus seitsme esimese Nõukogude Liidu kangelase hulka.

Juhtlennuki N-170 teine piloot Mihhail Babuškin oli oma elust poole — 22 aastat — mööda saatnud õhuteedel ning kuulus üldse esimeste vene lendurite hulka. Kaheksa hooaega oli ta töötanud viigrite luurajana Valgel merel. Kui palju hülgekütte oli ta hädast välja aidanud! Inimeste päästmine kujunes üldse Babuškini erialaks. Kui Umberto Nobile õhulaev purunes, tegi Babuškin päästelaevalt «Malõgin» viisteist lendu ning tõestas esimesena praktiliselt jääpankadele maandumise võimalikkuse. Muidugi ei saadud ilma temata läbi tšel-juskinlaste jääväljalt äratoomisel. Ei võidud Babuški-nita lennata ka Põhjanabale, kuigi arstid, tahtsid sellele keeldu peale panna. Aastaid oli tal turjal juba mitu üle neljakümne.

Nagu Vodopjanov, nii ka Vassili Molokov kuulus seitsme esimese Nõukogude Liidu kangelase hulka. Kaheksa aastat tagasi hakkas ta lendama «Aerofloti» öistel liinidel. Esimesena kattis ta 1800-kilomeetrise vahemaa Krasnojarskist Igarkasse ühe päevaga. Tema hiilgevõiduks oli tšeljuskinlaste päästmine. Säbrus-juukseline, lühikest kasvu «onu Vasja» jõudis üksi jääväljalt ära vedada 43 inimest. Kuidas ta väikesesse P-5-tüüpi lennukisse oskas ära mahutada korraga viis inimest, seda saladust teised lendurid päriselt kätte ei saanudki. Ainult karikaturistid püüdsid seda imetegu kujutada, lastes päästetavail rippuda kandepindade küljes. Reporterid aga ristisid Molokovi lennuki lendavaks trammiks. Ja alles aasta tagasi läbis onu Vasja tiibadel kogu Põhjameretee trassi, jättes selja taha 26 000 kilomeetrit. Nüüd kuulus tema komando alla lennuk N-171.

48

N-172 piloodile Anatoli Aleksejevile oli tuntud Kara mere iga laht ja käär, sõbraks sai ta ka Severnaja Zem-ljaga, kust ta päästis hättasattunud talvitajaid. Ka Nobile õnnetu õhulaeva itaallastest võlgnesid kaks oma elu temale. Peale selle jõudis Aleksejev peavalu valmistada geograafidele, väites, et kaartidel kujutatud Nordenskiöldi arhipelaagi Taimõri saar koosneb tegelikult kolmest maatükist.

Juhtlennuki pardamehhaanik Flegont Bassein oli juba kuueteistkümneaastase poisina tulnud lennuväkke. Sellest hoolimata ei täitunud tema unistus — istuda piloodikohale — kunagi. Viletsavõitu nägemise pärast praakisid kõik arstlikud komisjonid ta välja. Nii sai Basseinist aviomehhaanik. Kuid ka see amet võimaldas kangelastegusid. 1934. aastal

juhtus Kaug-Idas Wrangeli saare lähedal tema lennukil avarii. Ainult ime võis päästa inimtühjale jääväljale sattunuid. Selle ime saatis korda Flegont Bassein: ilma töökodade abita remontis ta jääkõrbes hädamaandunud lennuki stardivõime-liseks. Jah, see väikesekasvuline poisinäoga mees võis ka kruvikeeraja ja meisli abil vanarauast masina teha. Kui Vodopjanov lendas Franz Josephi maale baasi rajama, võttis ta muidugi endaga kaasa ka Flegont Basseini.

Isegi filmioperaator Mark Trojanovskit peeti suurte Arktika-kogemustega isikuks: ta oli 1932. aastal Põhja-meretee läbi sõitnud jäälõhkujal «Sibirjakov» ning aasta hiljem üle elanud «Tšeljuskini» huku.

Niisugused ja veel teisedki polaarässad marssisid 1. mai rongkäigus Rudolfi saarel. Oli, keda imetleda. Ainult publikuks ei jätkunud rahvast, kõik tegid rongkäigus kaasa. Niisamuti puudusid täiesti naiste kirevad rätikud ja heledad kilked. Austria kroonprintsi nimega maatükk oli ainult meeste saar.

Rongkäigu lõpetas urisev roomikauto. Demonstrandid liikusid pooleteise kilomeetri kaugusele randa mahajäetud majade juurde. Siin roomikauto peatus, Schmidt ronis selle katusele ning pidas sellelt improviseeritud tribüünilt päevakohase kõne. Siis kõlas tühjade põhjamaa mägede vahel meeste karmihäälne «Internatsionaal»:

Viimse võitluse maale
lahing otsustav toob ...

49

Samas astusid ette major Spirini püssimehed ja raketipoisid ning põrutasid õhku kolm kogupauku. Parasjagu siis, kui rohelised ja lillad raketid joonistasid helesinisesse taevasse värvilisi kaari, käis ilmatu kärakas ning eemal mustendanud kaijunukk lendas suuri lumepilvi tõstes õhku. Selle vägeva finaali olid korraldanud Mazuruki lennuki mehed.

Miiting oli läbi, kuid keegi ei tahtnud veel baasi tagasi pöörduda.

Noormehed uudistasid mahajäetud palkonni ja palusid ekspeditsiooni ülemat jutustada seiie ajaloost.

Schmidt nõjatus vastu roornikautot, silus korra habet ning hakkaski elavalt žestikuleerides pajatama.

... Käesoleva sajandi algul plaanitses ameeriklane Baldwin retke Põhjanabale ning leidis ekspeditsiooni finantseerijaks kapitalist Ziegleri. Ameerika miljonäri ei huvitanud Arktika, kuid ta lootis Põhjanaba vallutamise kõmust laialdast reklaami oma kaupadele. Kujuteldagu, millist mõju võiksid ostjatele avaldada pealkirjad: «Ziegleri laternad on järele proovitud Arktikas!», «Ziegleri püssi kardavad jääkarudki!», «Ziegleri suusad on jäigi jätnud Põhjanabale!» Ekspeditsioon koostati ameeriklastest ja norralastest, kes viidi laevaga Pranz Josephi maale. Nad korraldasid saarestikus koe-rarakendite ja ponidega mõned retked, kuid 82. laiuskraadist kaugemale ei jõutud. Õnnelikult naasnud ekspeditsiooni ümber tegid ajalehed küll natuke kära, kuid reklaamina Põhjanaba välja pakkuda ei saadud ning Ziegler leidis, et ta on oma raha eest liiga vähe saanud.

Püüdes siiski investeeritud dollareilt protsente välja pressida, saatis Ziegler välja uue ekspeditsiooni käsuga vallutada tema nimel Põhjanaba. 1903. aasta hilissuvel heitis aurik «America» ankru siin, Teplitzi lahes. Ameeriklased kavatsesid pika polaaröö mööda saata laeval, kuid talvel surusid jääpangad «America» pardad sisse ning laev läks põhja. Polaäruuriiad jõudsid küll enne jääle tassida suurema jao ekspeditsiooni varustusest, sealhulgas ka maja ehitamiseks määratud palgid. Neist nad siis siin selle hoone taivitamiseks püstitasidki. Püüdsid ka Ziegleri ülesannet täita ning katsusid kolmel korral

koerte ja ponihobustega rännata Rudolfi saarest põhja poole. Kuid mägedeks kuhjunud jäärüngad

50

tõkestasid nende tee ja 82. laiuskraadist nad kaugemale ei jõudnud. Kevadel jätsid Ziegleri mehed Rudolfi saare maja ja osa varustust maha ning suundusid ponidega lõunasse. Teel veoloornad haigestusid viimane paar aga söödi näljaga ära. Suure surmaga komberdasid ameeriklased lõpuks Flora neemele, mille rannani laevad kõige hõlpsamini võisid tungida. Kuid aurikut neile sinna vastu polnud tulnud, sest sel aastal sulgesid jäämäed tee isegi Franz Josephi maa lõuna-servale. Kurnatud ja lootuse kaotanud mehed pidid veel teise pika polaaröö siin veetma. Alles järgmisel suvel jõudis laev Barentsi mere põhjaossa ning viis nad minema.

8. LAHKUMINE VAIKSELT LAHELT

3. mai hommikul oli Vaiksel lahel tõepoolest vaikne. Filmilikult virvendav meri peegeldas tumedaid ranna-kaljusid ja helevalgeid jäämägesid. Liustikult lahtimurdunud väikesed jääkamakad triivisid aeglaselt vees, suundudes piki Melleniuse väina Briti kanalisse. Markii ami neeme poolt puhus ajuti nõrk iiling. Taevas naeratas varakevadiselt helesinisena ja läbipaistvana, pilved olid öösi viimaseni minema purjetanud.

Juba eile võttis radist vastu Seveljovi käsu kolida ümber Rudolfi saarele.

Seni kui polaarjaama alalised elanikud starditeed puhastasid, tegi Leonhard Kruse saarel lahkumisringi.

Ta laskus Sedovi pomooriristi juurest alla lagendikule ja jõudis pooletunnise käimise järel Vaikimise orgu. Polnud teada, kes ristis selle koha säärase luulelise nimega. Küllap oli Vaikimise org üldse Hookeri saare kaunemaid kohti. Sissekäigu kohal rippus liustikukeel, toetudes järsule firnlume seinale nagu lai katuseräästas. Keegi oli proovinud siit üles ronida:

52

hallist lumemüürist vaatasid vastu kirkaga löödud heledad astmed. Liustiku all mustendaval maalapil lebas kivistunud puutükke — tummi tunnistajaid muistsetest metsadest kaugel põhjas.

Lendur murdis tüki pruunikasmusta puukivi ja torkas selle nahkkuue tasku. Hetke pärast kummardus ta uuesti maha, otsis huvitava süümustriga kivistise eelmisele lisaks. Viib tütrele, kui Leningradi jõuab. Iriina on juba üheksa aastat vana, talle meeldib kuulata jutte lennukitest, põhjapõtradest ja nartadega sõitmisest. Aga Iriinat näeb ta viimasel ajal harva, sest polaar-lendurina möödub suurem jagu aega kaugel põhjas. Ja kui ta ei lenda kaugel põhjas, siis on tal tegemist Moskvas, kus asub polaarlennunduse keskus. Neeva-linna satub ta nüüd harva. Ent peaaegu neli aastat lendas ta iga nädal Moskva ja Leningradi vahet.

.. . Vara hommikul paiskavad rotatsioonimasinad Moskvas välja miljoneid eksemplare «Pravdat» ja «Izvestijat». Kuid Lenini linn sai Kommunistliku Partei ja Nõukogude valitsuse otsuseid ning üldse uudiseid teada alles õhtul, kui rong jõudis ajalehepakid kohale vedada. 1932. aastast alates võis ka Leningrad varahommikul lugeda Moskva lehti. Kesköö valmisid «Pravda» trükikojas veel ilmumata numbri laotud lehekülgedest matriitsid, kust need toimetati aega viitmata aerodroomile. Neli tundi hiljem jõudsid matriitsid Leningradi trükikotta ning rotatsioonimasinad võisid siingi käiku minna.

Noid matriitse vedas Leningradi tema, Leonhard Kruse lennusalk. Ühel ööl Mihhailov, teisel Nikiforov, kolmandal Kruse ning jälle otsast peale. Lennata tuli iga öö. Katku siis lennuvälja udu, sadagu vihma, rabi-segu rahet, möllaku äike või tuisaku lund — ikka on aialehevedajad teel. Mihhailov, Nikiforov, Kruse. Mõned korrad ka Vodopjanov. Siis aga jälle Nikiforov, Mihhailov, Kruse. Ja 1934. aastal kirjutas toosama mat-riitsidelt trükitud «Izvestija», et pole esinenud juhtumit, kus lendurite süü tõttu oleks ajalehe trükkimine takistatud olnud. Aga ilmasid tuli ette igasuguseid. Ei söandanud vahel Moskva Keskaerodroomi ülemgi anda käsku õhkutõusmiseks. Hiljem anti välja isegi vastav ametlik paber.

53

Piloot istus jäärüngale ja otsis nahkjaid taskust rahakoti. Sellest ilmus muude dokumentide vahelt nähtavale koltunud, murdekohtadest kuluma hakanud paber:

MTU ülemale Matskevitšile,

Leningrad,

Matriitside transportimisel erilistes lennutingimustes luban salga komandöril Krusel, pilootidel Nikiforovil ja Mihhailovil keerulistes meteoroloogilistes tingimustes väljalendu otsustada oma äranägemise järgi.

9. II 1935. Anvelt*[2]

Aga lennata tuli neil sellest heatahtikust paberist hoolimata. Muidu oleks Lenini linn jäänud ilma lehtedeta ning vaadanud etteheitva pilguga tema, Leonhard Kruse otsa. Ja ta startis vihmavalangus, piimakarva udus, äikesesähvangute vahel, tuisu ulumise saatel. Mõnikord kuulis lennuvälja mehhaanikuid vuntsidesse urisemas: «Enesetapjad!» Aga nad polnud hoopiski elule vihased, nad lihtsalt tegid, mis vaja. Kui juba tekkis kolmekümnendail aastail sihuke uus amet — matriitsivedaja —, siis pidi keegi ka selleks hakkama. Kõigi ennustuste kiuste ei kukkunud nad siiski kunagi oma uudistekoormaga alla. Et tal nüüd on tollest tööst järele jäänud vaid see narmendavate servadega paber, pole tema süü. Lõpp tuli hoopis teisiti.

Uuendati matriitsivedajate kaadrit, Leonhard Kruse pidi hakkama uue teenistuskoha järele vaatama. Moskvas sai ta kokku Mark Ivanovitš Seveljoviga, kes nüüd kamandas Põhjameretee Valitsuse polaariendureid. Kutsus sinna ka teda, Leonhardi. Ütles: «Tunnen sind ja tean, kes sa oled. Vajan Põhjamereteele mehi, kes ikka mehed on.»

Nii sai Leonhardist endalegi ootamatult polaarlendur. Ega küll senigi nood inimtühjad ja jäised põhjamaad tundmatud olnud. Kui kavandati uusi ülikaugeid lennutrasse

54

ning katsuti järele kodumaiste lennukite võimsust, tuli siingi kaasa lüüa. Lendas Leningradist Irkuts-kisse ja sealt Põhja Jäämere äärde Nordviki neemele. Kokku tegi see oma 10 000 kilomeetrit välja. Ja kauge Leena jõe kaldamaad on ruut-ruudult läbi lennatud: kästi noist taigadest kaartide koostamiseks õhufotosid teha.

Ja nüüd on ta siin Hookeri saarel, 80. laiuskraadist põhja pool ning poole tunni pärast lendab ta veelgi kaugemale, Arktikasse.

Leonhard Kruse tegi kaare ümber Vaikse lahe ja hakkas tõusma üles mööda vastaskalda järsakut. See lõppes vastu merd hiiglasliku neljanurgelise kaljuga, mille kerguse

---

[2] * Dokument L. Kruse lese R. Kruse valduses Moskvas. Silmapaistev eesti revolutsionäär J a a n A n v e l t (1884—1837) töötas aastail 1929—1935 Moskvas NSV Liidu Tsiviilõhulaevastiku Peavalitsuse ülema asetäitjana, tema elust ja tegevusest jutustab raamat «Jaan Anvelt. Mälestusi ja dokumente J. Anveldist.» Tallinn 1965.

mõõtmisel oli saadud 212 meetrit üle merepinna. Itaallased olid sellele rünkale nimeks andnud Rubiini Kalju.[3]

Siit avanes Hookeri saare kõige parem väljavaade, nii et õigusega oli koht saanud kalliskivi nime. Kalju lagi moodustas sileda platoo, kus võinuks leida ruumi jalgpalli mängimiseks. Ainult kui vasakäär oleks palli löönud auti, siis tulnuks sellele paadiga järele minna. Kalju laskus merre püstloodse basaltseinana, mille vundamenti palistas kitsas jääserv. Edasi virvendas kuni Scott-Kiltie'i saareni veepeegel üksikute jäämurdudega.

Üle Vaikse lahe vaatasid Sedovi neemelt vastu lausk-jamad kaljud, mille jalamil näisid polaarjaama majakesed pappkarpidena. Vanaaegse pomooriristiga võistles sale metallmast punase plekklipuga, mille oli 1929. aastal püstitanud Otto Schmidt, kui aurik «Sedov» tõi ta siia meteoroloogiajaamale sobivat asupaika otsima. Akadeemik oleks meelsamini tahtnud jaama rajada Franz Josephi maa lõunaserval Northbrooke'i saarele, mille Flora neeme oli oma päevikutes ülistanud seal peatunud Nansen. See kuulus maanina oli hiiisematelegi polaarränduritele kõige ligipääsetavam koht Franz Josephi maal, kuid just «Sedovi» retke aegu sulgesid lõikuskuised laisad jäämäed Melleniuse väina ning Schmidt ei pääsenud Nanseni jälgedele. Nii olid nood

55

looderdavad jäähiiglased osutanud Hookeri saarele hindamatu teene, päästes ta unustusehõlmast.

Lendur heitis veel viimase pilgu Vaiksele lahele ning ruttas Rubiini Kaljult alla. Varsti oli ta juba oma truu masina kõrval. Üks meteoroloogidest nühkis lennukikerelt maha jääkoorikut ning juba kaugele paistsid silma mustad ' venekeelsed tähed АВИА АРКТИКА СССР Н-128. Kr use tõi majast oma pambu ning istus juhise taha.

Ja juba liugles ta õhus. Polaarjaama majad ja selle kõrval lehvitavad inimtäpid jäid järjest väiksemaks.

Ühtlaselt kilomeetreid neelates porises lennuk selges põhjamaa taevas. All triivisid silmipimestavalt päikeses kiilates suured jäärüngad. Selja taha vajus piklik Salisbury saar, kaugemal paremal ähmus Ziegleri nime saanud maatükk. Jääval ju ei ilmunud nähtavale ka Jacksoni saare juures, ikka sinetas eespoolgi lahtine meri.

Krusel oli ülesanne leida Spirinit otsima saadetud mehed ja teatada, et nad pöörduksid Rudolfi saarele tagasi. Nartaekspeditsioonil polnud raadiot ning neile ei saadud sõna saata kadunud kolmiku kojujõudmi-sest.

Kuid ka õhust polnud kerge tabada saarestikus ringi-uitavaid inimtäppe. Teeksid nad ometi tuld — suitsu oleks kaugele näha! Kuid mida põletada metsatul Franz Josephi maal? Ajupuidki juhtub nii kaugetele randadele harva.

Otsimispiirkonda ahendas siiski lahtine meri, millest koerakelkudega kaugemale lõunasse ei pääsenud. Alles Karl-Alexandri maa ümbruskonnas algasid pidevad jääväljad. Esimesel tiirul lõunapoolsete rannakaljude kohal ei hakanud midagi elusat silma. Ei andnud tulemusi ka põikilend üle saare põhja suunas. Kruse muutis uuesti kurssi ning pöördus ida poole — jäid üle Raineri ja Hohenlohe saar, kuhu kelgumehed ka võisid jõuda.

Raineri saare paljastunud mustast kaldatriibust libises üle mingi valge täpp. Lendur tegi pöörde ja liugles madalamale. See oli Arktika peremees, valge jääkaru, kes saagile ruttas.

---

[3] * Venekeelne variant Р у б и н и Р о к on kujunenud itaaliakeelsetest sõnadest *rubino* (rubiin) ja *rocca* (kalju).

Kruse pöördus uuesti Karl-Alexandri maa suunas — see tundus siiski kõige tõenäolisema kohana, kust
56
kelgumehi otsida. Nood ju teadsid, et Spirin lendas otse lõunasse, ning pidid siis ka samas suunas liikuma.

Karl-Alexandri maa kaguranniku mägede jalamil midagi nagu liigahtas. Lendur tüüris mere poole, et vältida hädaohtlikke kaljusid, ning laskus saja meetri kõrgusele. Need ranna poole liikuvad mustad täpid osutusid tõepoolest inimesteks. Lendur heitis alla vimpli teatega, et otsitavad on tagasi. Ta tegi lühikese tiiru ranniku kohal — sobivat maandumispaika ei hakanud silma: kuni kaldani laus vesi, edasi aga jäärüngad ja kaljud. Pealegi poleks ta oma väikese lennukiga saanud neid kõiki ära viia: kuhu oleks ta mahutanud Starožko ja Latõgini ühinenud salkade koerad ja kelgud? Ta kõigutas tiibu, küsides selles lakoonilises keeles, kas kõik on korras. Vastuseks tõstsid mehed vanikuks seostatud käed üles: kõik on korras.

9. LENNUK PÕHJANABA KOHAL

Ülejärgmisel hommikul polnud taevas näha pilveraasugi, kõikjal õhetas vastu helesinine avarus.

Rudolfi saare baasis valitses elav sagimine: oli määratud, et kohe lendab välja Pavel Golovin luurelennule Põhjanaba suunas. Schmidt käskis stardivalmis seada ka teised lennukid. Golovini PS-6 tüüpi kahemootoriline lennuk N-166 oli märksa võimsam kui ühe mootoriga P-5, Spirin ja Vodopjanov olid luurelennu planeerinud pika — kuni 88. laiuskraadini.

Leonhard Kruse juhtus nägema, kuidas lendurirõivastuses Golovin enne starti kutsus kõrvale Vodopjanovi ning hakkas talle midagi salapärase näoga kõnelema. Esimesed laused polnud kuulda, siis tõstis erutatud Golovin häält ning Kruse kuulis tahtmatult pealt järgmist jutuajamist:

Golovin: «Kui ma jõuan 88. kraadini ning ka seal on selge taevas, mida ma peaksin siis tegema?»

Vodopjanov: «Sellega on ülesanne täidetud...»

Golovin: «Tean, aga, Miša, saa aru ...»

58

Vodopjanov: «Saan aru, sulle ei anna rahu Põhjanaba.»

Golovin: «Kas suile annab?!»

Vodopjanov: «Aga pooluseni ei jätku bensiini, sa ei saa siis enam tagasi.»

Golovin: «Küll jätkub. Ma võtsin küllaldase tagavara kaasa.»

Paus. Siis oli kuulda jälle Vodopjanovi häält:

«Kui bensiini piisab ja ülem ei käsi tagasi pöörduda, pane siis otse poolusele.»

Golovin: «Aga kui ma seal maanduksin?»

Vodopjanov: «Seda pead sa juba ise otsustama.»

Golovin: «Aga mida sina teeksid?»

Paus. Siis kõlas Vodopjanovi naer:

«Ausalt öelda, kui seal Põhjanabal peaks leiduma kusagil tasane jääväli, siis mina maanduksin.»

Golovin: «Seda ma sinult ootasingi, Miša.»

Vodopjanov: «Ainult, pane tähele, mina pole midagi lubanud. Mina ei tea sellest üldse midagi.»

Golovin: «Oh sind küll! Hea küll, sa ei tea midagi.»

Kruse nägi, kuidas kaks kanget pilooti — laiaõlgne Vodopjanov ja kleenuke Golovin — surusid vaikides kätt ning siis ruttas viimane pikkade sammudega lennuki poole. Kümme minutit hiljem tõusis Golovin juba õhku.

Raadioruhv muutus ekspeditsiooni komandopunktiks, sinna kogunesid ülemad, et viivitamatult kuulda teateid. Väike tuba sai puupüsti inimesi täis: peale radist Stromilovi istusid siin järidel ja kaubakastidel Schmidt, Seveljov, Vodopjanov, Spirin ja Kruse. Viimasel kui lähisluure ülemal oli tähtis iga Golovini teade kõrva taha panna — võis juhtuda, et juba homme tuleb temal korrata luurelendu põhja.

Pavel Golovin oli õnneliku tähe all sündinud, tema tee Arktikasse oli kulgenud otsekui pioneerikäsiraamatu järgi. Koolipoisina hakkas ta papist ja puupilpaist lennukeid meisterdama. Kodulinn Naro-Fominsk asus Moskva külje all ning pealinna lähedus avaldus selleski, et koolis tegutses innukas ja asjatundlik mudellennu-ring. Ringis õpetati teda arvestama tiibade tõstejõudu, peagi lendasid tema lennukimudelid kaugemale ja kõrgemale teistest. Kui ta oli pioneeripükstest välja kasva-

59

nud, siis tundus kõigile loomulik, et ta saadeti lennukooli. Ja tema purilennukid hakkasid järjest kaugemale ja kõrgemale lendama. 1932. aasta ühel lõikuskuupäeval sai Krimmis Kara-Dagilt startides Golovini purilennuk tiibadesse nii hea tuule, et püstitas maailmarekordi. Pärast lennukooli lõpetamist määrati Pavel lennuinst-ruktoriks Moskvasse. Siin juhtus ta tutvuma Anatoli Aleksejeviga ning vana Arktika ässa tõsi- ja luiskelood seiklustest teisel pool polaarringi ei andnud noormehele rahu. Jättiski Golovin maha kihava pealinna ning suundus lumeväljade üksindusse. Ja nüüd oli ta Schmidti ekspeditsiooni luurelennuki N-166 komandör ning kihutas koos nelja kaaslasega Põhjanaba poole.

Iga poole tunni järel kirjutas Stromilov Rudolfi saare raadioruhvis pikkade harkjalgsete tähtedega üles Golovini sõnumeid, mida Seveljov samas kõigile toasolijaile valjult ette luges. Raadiogrammid olid meeltülendavad, N-166 saavutas takistusteta ühe laiuskraadi teise järel:

«RUDOLFI SAAR. SEVELJOVILE. ÜLETAN 85. KRAADI. ILM ON SELGE, NÄHTAVUS HEA. PEAN KURSSI PÄIKESEKOMPASSI JA RAADIOMAJAKA JÄRGI. JÄÄ ON RÜNKLIK, KUID MAANDUMISEKS LEIDUB HÄID TASASEID VÄLJU. LÄHEN EDASI. GOLOVIN.»4

Vodopjanov helistas ülemisele aerodroomile ning käskis prooviks käivitada kõikide transpordilennukite mootorid.

Varsti ulatas Stromilov ekspeditsiooni ülema asetäitjale uue raadiogrammi:

«LIGINEN 86. LAIUSKRAADILE. VASAKUL NÄHA KÕRGET KIUDPILVITUST. MOOTORID TÖÖTAVAD HÄSTI. OLEN RAHULIK, KÕIGIL ON TUJU HEA.»

Jutuajamine raadioruhvis soikus. Kõik jäid põnevusega ootama edasisi teateid. Järgmine raadiogramm ennustas draamat:

4See ja järgmised raadiogrammid tõlgitud raamatust: М. В, В о д о п ь я н о в , На крыльях в Арктику. Москва 1955.

«88. LAIUSKRAAD. MEIE EES SEISAB PILVE-MÜÜR. OTSUSTASIME TÕUSTA PILVEDEST KÕRGEMALE, ET TEADA SAADA, KUI KAUGELE NAD ULATUVAD NING MILLISE ISELOOMUGA NAD ON.»

60

20 minutit hiljem teatas Golovin:

«LENDAME PEALPOOL TIHEDAID PILVI 2000 MEETRI KÕRGUSEL. POOLUSENI ON JÄÄNUD 100 KUNI 110 KILOMEETRIT. LÄHEN EDASI.»

Kui Seveljovi suust olid kõlanud viimased sõnad, tekkis hetkeline vaikus, kõik vaatasid üksteisele hämmastunult otsa. Ainult Vodopjanov vahtis aknast välja, nagu oleks seal midagi huvitavat näha.

«Kuidas ta edasi läheb?» katkestas vaikuse Spirin. «Lennukil ei jätku ju bensiini. Tal on tarvis tagasi pöörduda.»

Kui ekspeditsiooni ülem ei väljendanud oma arvamust, hüüdis Spirin:

«Golovin on peast segaseks läinud! Käskige tal, Otto Juljevitš, kohe tagasi pöörduda!»

Nüüd käänas ka laiaõlgne Vodopjanov oma raskemeelse pilgu teiste poole ning sõnas rahulikult:

«Bensiini tal jätkub, egas Golovin ole lihtsameelne. Ja proovige teda veel tagasi kutsuda, kui ta on juba kord nii pooluse ligidal.»

«Distsipliin peab ometi olema,» nurises Spirin. «Aga kui ta ei saa tagasi?»

«Mina Golovini asemel ka ei pöörduks enne Põhjanaba tagasi!» viskas Vodopjanov vastu.

Spirin surus huuled kramplikult kokku ning vaatas üksisilmi Schmidtile otsa.

«Vodopjanovil on õigus,» tegi lõpuks suu lahti ekspeditsiooni ülem. «Teda on nüüd võimatu veel tagasi kutsuda.»

Kui aga peatüürimees ikka edasi põrnitses, naeratas Schmidt, silus oma habet ning sõnas vaikselt nagu ainult endale:

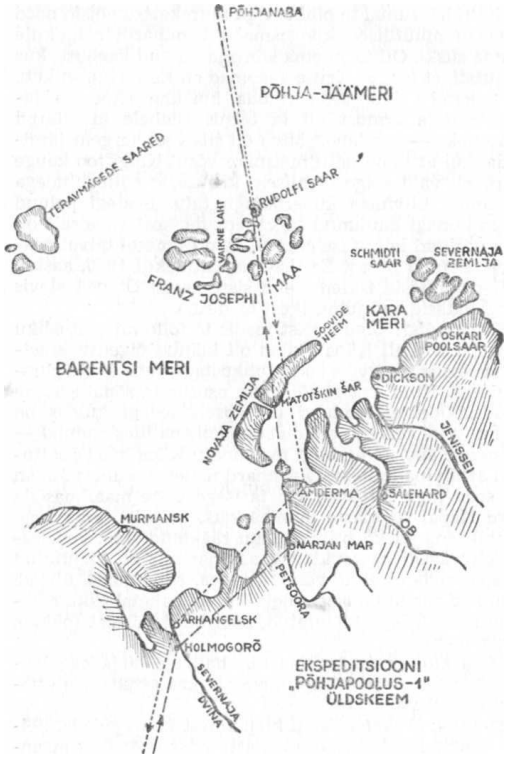
«Mina poleks ka tagasi pöördunud. Ei armasta ma uksele koputada ja lävelt tagasi minna.»

Pinge lahtus. Kõik mõistsid, et Golovinile ei anta tagasipöördumise käsku. Olgugi ta pilootidest üks kõige nooremaid, pidi just temale langema osaks au esimese nõukogude lendurina lennata üle Põhjanaba. Noorte päralt on juba kord julgus ja pealehakkamine.

Kõik hakkasid üksteisest üle karjudes ennustama Golovini Põhjanabale jõudmise kellaaega.

Ainult Leonhard Kruse istus endiselt oma nurgas ega

61



poetanud sõnagi. Teda vaevas küsimus: kas ka tema oleks söandanud ettekirjutusest üle astuda ning 88. kraadilt lennata edasi Põhjanabale. Muidugi, kui tal oleks olnud PS-6 tüüpi lennuk, siis küll, P-5 nii kaugele ei vii. Ja mida rohkem ta selle üle mõtles, seda süngemaks ta muutus. Tema polnud musterpoiss nagu Golovin.

.. . Kodusõja lõpul sattus Moskva järjest rohkem külma ja nälja küüsi. Külvamata põldudega, seisvate vabrikutega, igasuguste isehakanud võimude ja bandede vastu võitlev maa ei suutnud enam pealinnagi varustada. Toidunormid jäid järjest vähemaks, neidki ei saanud alati kätte. Paljud linlased elatasid end riietusesemete ja muude asjade müügist mustal turul või ümberkaudsetes külades. Sõjaväljalt eluga pääsenud Gustav Kruse rabas maha kõhutüüfus, ema muutis järjest kõhnemaks tiisikus. Ja siis 1920. aasta algul sõlmiti Tartu rahu ning eestlased võisid soovi korral oma sünnimaale tagasi pöörduda. Ka Krused pakkisid oma vähesed järelejäänud asjad Hamovniki põiktänavas kokku ning sõitsid Eestisse. Seal elas ju sugulasi, kes raskel ajal võisid toetada, ning üldse asuti külas leivale palju ligemal kui suurlinna agulis.

Tema, Leonhard, sõdis aga sellal Samaara kubermangus pealetungivate valgekaartlastega ja ei saanud veel niipea ratsaväesinelit seljast. Nii läks tema tee vanematest ja õdedest lahku. Ainult kirjad käisid Eestimaa ja Venemaa vahet. Siis lakkasid needki.

Eestist oli ta, Leonhard, viidud ära Moskvasse juba viieaastasena, hiljem poisipõlves oli ta sinna vanaisale külla saanud vaid paaril korral, palju mälestusi tal tollest maast ei jäänud. Kuid iialgi ei lasknud lahti teadmine, et ta on pärit sealt Läänemere-veerselt maalt. Ja aeg-ajalt tekkis üksindushetkel mõnes tuisuses polaar-jaamas lennuilma oodates salasoov uuesti toda maad näha. Näha vaskkikkaga kirikut aieviserval ja selle taga muistsete tapluste tallermaad — Linnamäge, kus ta lapsena oli leidnud roostetanud nooleotsi, kuulata vanaisa jutustusi Uandi mäkke maetud kullast ning sulistada Käpa talu all ojas hõbepajude varjus.

Oh seda Käpa talu küll! Viirastus see Leonhardi elus nii ja teisiti, ei lasknud ta oma lapselast lahti ka tuhan-

62

dete kilomeetrite taga. Kuigi see oli õigupoolest rohkem unenägu kui tõelisus. Ei olnud ju Leonhard ajanud ühtegi vagu Käpa põllul, polnud nood nurmed ühtegi vesivilli hõõrunud ta pihku. Aga murekortsu võisid nood peaaegu müütilised küngasmaad Leonhardi otsmikule künda siiski. Oli ta ju oma silmaga näinud kaebust, kus kirjutati, et lendur Kruse vanemad on Eestis mõisnikud. Ja miks ei võidud seda uskuda, kui ühe nõmeda sõja-väekirjutaja armust oli ta teenistuslehele kirjutatud rahvuseks — sakslane.[5]* Mida oli siis veel kergem järeldada, kui et ta on balti mõisnike võsu! Kuigi too kauge Käpa oli vaid kõige tavalisem kruusaste põllusiiludega keskmine Liivimaa kubermangu talu. Pealegi polnud Käpa kunagi kuulunud ta vanemaile, sest vanaisalt oli talu pärinud lell ja isa oli seal vaid esimesel talvel peavarju saanud pärast Eestisse tagasitulekut 1920. aastal. Hiljem püüdsid isa-ema end sisse seada Otepää alevis ning elatasid end juhuslikest töödest.

Käpa mõis?! Õigupoolest teadis ta tolle nii saatusliku sõna teket. Lell Käpa Juhan oli käinud õigeusu kihelkonnakoolis ning võis kodus uhkustada vene keele purs-simisega. Kuid tsaari sõjaväes osutus ta sõnatagavara puudulikuks, ei teadnud ta täpselt sedagi, kuidas on talu vene keeles, vaid oli sünnikohana üles andnud — ujaenue Käpa. Ja nii oligi too õnnetu Käpa mõis sattunud arhiivipaberitesse. Leonhard mäletas, kuidas Juhan ise seda lugu jutustas, kui ta isaga enne maailmasõda kord Käpal sugulaste pulmas käis. Oli vist tema isegi kuskil toda anekdootlikku lugu rääkinud. Jah, venelastel oli vägagi paikapidav vanasõna: mis on kirjutatud sulega, seda ei raiu välja kirvega. Ning nood kirjad, olgu nad siis ükskõikse ametniku või pahatahtliku ametikaaslase käega kirjutatud, pöördusid järjest rohkem tema vastu.

Mida küll peaks tegema üks halbade kirjadega lendur, kui tema ees seisab dilemma: kas astuda üle ettekirjutusest või mitte?

Muidugi ei saanud alati kirjatähest kinni pidada. Seisis ju näiteks eeskirjades kenasti must valgel, et maanduda võib vaid siis, kui lennuväljal tuulekiirus ei ületa

64

15 meetrit sekundis. Kuid lennuk ei saa igavesti õhus püsida ja kaugel põhjas pole aerodroome palju valida. On tulnud maanduda ka siis, kui tuul vihistas 25 meetrit sekundis. Aga sellistel juhtudel polnudki õigupoolest valikuvõimalust. Vahel tuli riskida seltsimeeste või töö huvides. Aga mis siis, kui tõepoolest tekib kiusatus riskida enda huvides?

Hetkeks oli Leonhard Kruse Golovinile kade.

Üle raadioruhvi ukse vaatas sünoptik Boriss Dzerd-zejevski. Tal oli murelik teade tuua:

«Ilm läheb jälle halvaks, läänest ligineb pilvesein. Kas see ka Põhjanabani ulatub, ei saa praegu öelda.»

limaprognoos anti edasi Golovinile. Mõne minuti pärast jõudis Rudolfi saarele vastuseks raadiogramm:

«RUDOLFI SAAR. SCHMIDTILE. LENDAME PÕHJANABA KOHAL. OLEME UHKED, ET MEIE PUNANE LIND JÕUDIS MAAILMA KATUSELE. SUUREKS KURVASTUSEKS ON AGA POOLUS SULETUD, PILVEDEST EI ÕNNESTU LÄBI

[5] * L. Kruse sõjaväe-teenistusleht R. Kruse valduses Moskvas.

TUNGIDA. PÖÖRDUN TAGASI. RUDOLFI SAARE ILM MIND EI HÄIRI, BENSIINI ON KÜLLALDASELT. GOLOVIN.»*

Akadeemik vaatas kella: see näitas 16.23. Kalendrilehel seisis 5. mai 1937. Kõik tõusid püsti, plaksutasid käsi ja karjusid hurraa. Pavel Golovin oli tõestanud, et ka nõukogude lennukid on võimelised jõudma Põhjapoolusele.

Uuesti kiindusid pilgud radistisse. Golovin oli küll julgustükiga hakkama saanud ja võitnud, kuid tema tulevik tegi muret. Ilm halvenes kiiresti. Vodopjanov helistas aerodroomile ja käskis suurte lennukite mootorid seisata ning õhkutõusmiseks ette valmistada väikese U-2.

Neli tundi pärast Golovini jõudmist poolusele mattus Rudolfi saare pealennuväli tihedasse uttu. Alumisel aerodroomil näis veel olevat laskumiseks võimalusi ning kiiresti saadeti mehed maandumisrada pikendama. Vodopjanov ise tõusis U-2-ga õhku olukorda selgitama. Lennusalga ülem tegi kindlaks, et Rudolfi saare ümbruskonnas matsid pilvetekid juba kogu taeva, kuid

* М. В. В о д о п ь я н о в, На крыльях в Арктику. Москва 1955, lk. 213.

65

madallennul võis veel jõuda Tepiitzi lahe äärde. Ta tegi Rudolfi saare ja Karl-Alexandri maa kohal mitu ringi, lootes nähtavale ilmuvat Põhjanaba võitjat. Kuid Goio-vinist polnud kuulda kihku ega kahku.

Vodopjanov maandus alumisel lennuväljal ja kiiresti hakati lennuki paakidesse valama uut kütust. Polaar-jaama haaras ärevus. Radist Stromilov püüdis kõrva-klappides tabada iga kahinat, kuid Golovinilt teateid ei tulnud. U-2 tõusis uuesti õhku, sedapuhku piloteeris Ilja Mazuruk. Kuid ka temal ei õnnestunud leida Golo-vini. Viimane andis aga endast pika ootamise järel elumärki eetris ning palus raadiopeilingut — nähtavasti oli ta kursilt kõrvale sattunud.

Möödus veel pool tundi. Siis tuli lennukilt N-166 raa-diosrrmm:

«LENDAN ALLPOOL PILVI. RUDOLFI SAART EI NÄE. BENSIIN LÕPEB. MEIE ALL ON LAHVA VESI JA VÄIKSED JÄÄTÜKID. GOLOVIN.»

Peale radisti ruttasid kõik majast välja ning sihtisid pilke põhjataevasse. Udu hakkas kanduma ka majade kõrval asuvale alumisele lennuväljale, kus lumele laotatud suur must riidest T täht näitas maandumissuunda.

Eeter vaikis, taevas vaikis.

Kui ootus ja ärevus muutusid närvesöövaks, hakkas kostma tumedat mootorimürinat. Põhjakaare asemel sööstis läänest üpris madalalt lennuk Tepiitzi lahele ega teinud tavalist ringi lennuvälja kohal. Piloot ei jõudnud õigel ajal kiirust maha võtta ning lennuk tuiskas hüpeldes maandumisrajalt edasi kaldaserva poole. Maja lävel seisjad jooksis külm viirg südame alt läbi: kui lennuk järgmistel hetkedel ei peatu, siis kukub ta järsakust alla.

N-166 jäi seisma otse kaldaserval. Golovin oli tõepoolest õnneliku tähe all sündinud.

10. KARUJAHT

Järgmistel päevadel halvenesid jälle ilmad, lend Põhjanabale lükati edasi. Rudolfi saarel hakkas kummitama igavus. Igaüks püüdis aega surnuks lüüa ja leida meelelahutust. Pardamehhaanikud käisid ülemise lennuvälja juurest pikki suusaliuge tegemas, Vodopjanov kirjutas päevikut, Sima Ivanov korraldas lööklaulude võistluse,

filmioperaator Mark Trojanovski lavastas stseene karupoegadega ning võttis neid suures plaanis lindile.

Ekspeditsiooni saarele saabumise päeval olid talvita-jad tapnud suure emakaru, kellest jäi maha kaks poega. Karupojad ei osanud veel vabadust taga ihata ning harjusid kiiresti polaar jaamaga, kus kokad neid toidu jäänustega heldelt toitsid. Suuremat karupoega kutsuti Miškaks, väiksemat Maškaks ning algul jalutasid nad vabalt hoonete ümber ringi. Kuid peatselt hakkasid nad pahandust tegema: tassisid ära hundinahkseid saapaid, rebisid kasukaid lõhki, kippusid toiduainete lattu. Tuli nad kinni panna ning esialgu ei leitud paremat kohta, kui lükati sauna. Kui neid järgmisel hommikul vaatama mindi, pani loomade välimus kõiki südamest

68

naerma: valgetest jääkarudest olid saanud mustad mur-janid! Et Trojanovskil poolelioleva karufilmi tõetruudus ei kannataks, tuli Miška ja Maška sealsamas sooja vee ja seebiga nõest puhtaks küürida. Edaspidi karupoeg! enam sauna ei jäetud, vaid agressiivsem Miška pandi ketti, tasane Maška jäeti esialgu vabadusse. Seda ränka solvamist ei suutnud Miška välja kannatada, vaid pistis vihaselt möirgama ning hakkas oma õde tigedalt küünistama, kui see tema haardeulatusse ilmus. Trojanovski sai aga filmida hulga dünaamilisi kaadreid ning pidas seda oma parimaks loominguliseks päevaks Rudolfi saarel.

Naerda oli põhjust pealtvaatajatelgi, ainult major Ivan Spirin liikus endassetõmbunult ringi. Vist ei olnud ta ikka veel päriselt üle saanud õnnetu lennuretke järelmõjust. Lendurid püüdsid teda tögada, et ta ka Jacksoni ja Deaki saarelt polnud suutnud karunahka kaasa tuua, kuigi seal kaks ja pool ööpäeva vapralt oli külmetanud. Langevarjunduse spetsialist Moškovski pakkus Spirinile lohutuseks ahela otsas märatsevat Miškat. Kui major ei peaks raatsima nahka võtta, siis võib tema, Moškovski, karu jaoks konstrueerida spetsiaalse langevarju. Kui eitatagu ette, milline efekt: nad lendavad tagasi Moskvasse, jõuavad Frunze-nimelise Keskaerodroomi kohale, lennujaama treppidel rahvamurd ootamas Arktika võitjaid, ja äkki lennukite asemel laskub langevarjuga alla ehtne jääkaru! Spirin kui tolle karu omanik võidaks kohe kõikide daamide südamed .. .

Nii need luuslanki löövad lendurid ääsisid peatüüri-meest ning varem või hiljem jõudsid nood naljalood ka ekspeditsiooni ülema kõrvu. Akadeemikul hakkas nöö-gitavast majorist kahju, ta silus oma pikka habet ning leidis nõu. Kutsus enda juurde polaar jaama kaks tal-vitajat ning sosistas neile paar lauset. Vanad polaarme-hed noogutasid ning läksid tagasi oma töö juurde.

Ülejärgmisel ööl astus kuulmatul sammul tuppa, kus magasid Spirin, Vodopjanov, Molokov ja Babuškin, kajur Zujev, sakutas peatüürimeest õlast ning sõnas sosinal:

«Tõuse üles, Ivan Timofejevitš!» Ivan Timofejevitš urises pahaselt ega saanud aru, miks teda kõige magusama une pealt üles aetakse. Vana

69

kajur heitis ettevaatliku pilgu norskava Vodopjanovi poole ning sosistas siis ärevalt: «Karu! Suur karu on rannas!»

Ühe ropsuga oli Spirin koikust püsti, paari minuti pärast järgnes ta juba kajurile, püss käes ja padrunid kasukakarmanis.

Minna ei tulnud kaugele. Ziegleri palkonni juurest pöördusid nad mererannale. Siin ühe jäärünga taga jäi Zujev seisma, surus sõrme vaikimise märgiks suule ning ulatas majorile binokli. Spirin keeras okulaarid selgeks ning nägi jääküngaste vahel aeglaselt liikuvat valget karu. Zujev osutas pöidlaga paremale. Major keeras pisut pead ning nägi eemal lahvavee ääres jääkamakal lamavat viigrit. Vasakult ligines talle ettevaatlikult hiilides karu ja oli jõudnud paarikümne sammu kaugusele. Vaene kirju hüljes ei märganud vaenlast. Äkki tabas viiger mingi kahtlase heli ning kadus välkkiirelt vette. Kiskja jäi pettunult seisma ning pöördus ümber. Spirin tõstis püssi palge.

Saatja raputas pead ja sosistas hoiatavalt: «Kauge.»

Ootamine näis mõistlik: karu pidas vähekese aru ning tatsas ranna sihis, tuli otse Spirini suunas. See oli ilus noorepoolne loom. Võimas ja kaunis nagu unenäos. Siis jäi karu seisma, nuuskis õhku ning muutis kurssi. Paari hüppega jõudis ta servadest külmunud lahvanduseni, purustas käpalöögiga jääklaasi ning hüppas vette. Spirin ja Zujev kargasid kaldast alla ning sörkisid lahvan-duse poole. Kaua aega ei andnud loom endast elumärki. Kui karu lõpuks jälle nähtavale ilmus, siis hoopiski mitte seal, kus ta vette oli sulpsatanud. Tulistamiseks jäi ta ikka kaugele.

Äkki pääses sügav ohe Spirini suust: karu ei sörkinud enam rannaga paralleelselt, vaid pani galoppima merele. Ka Zujev õhkas:

«Oh, Ivan Timofejevitš, millise elaja lasksite käest!»

«Ma võtan lennuki ja ajan ta randa tagasi!» sattus tüürimees hasarti. Spirin viskaski püssi Zujevi kätte ja pistis lippama alumisele aerodroomile. Seal seisis väike lennuk. Mootor ei tõrkunud, vaid hakkas peatselt korrapäraselt mürisema. Spirin oli valmis startima, kui nägi lennuväljale sibamas Zujevit. Kajur vehkis kätega. Spirin vähendas mootori tuure:

70

«Mis juhtus? Kuhu karu jäi?!»

«Karu on surnud.» «Kuidas?!»

«Olen süüdi, Ivan Timofejevitš,» karjus Zujev üle mootori mürina. «Karu sattusin tapma mina.» Spirin lülitas mootori välja. «Kuidas see siis juhtus?»

«Nagu te, Ivan Timofejevitš, jalga lasksite, nii pani karu tagasi ranna poole ajama. Tuli, pimeloom, otse minu peale. Ei jäänud muud üle, kui tulistada. Jõudis juba kolmekümne sammu kaugusele, ega siis ole passida enam midagi. Panin partsu ja siruli ta jäi.»

«Ühe pauguga?»

«Ühe pauguga. Läki nahka võtma.»

Mehed tõttasid tagasi Ziegleri onni juurde. Kalda all lebas suur koheva karvaga jääkaru. Spirin käis tiiru ümber looma ega suutnud tükk aega sellelt pilku lahti kiskuda. Ohkas siis ja hakkas sõna lausumata polaar-jaama poole astuma. Ei vaadanud enam tagasigi.

«Kuhu nüüd, Ivan Timofejevitš? Karu lasksime me ju üheskoos, pool saagist kuulub teile. Ega ma nahast hooligi, võtke see tervenisti endale, me teeme poistega sinkidest paar parajat praadi,» pakkus Zujev.

Spirin ei vastanud midagi ja läks katkestatud und jätkama.

Hommikueine aegu jutustas Zujev, kuidas ta koos Ivan Timofejevitšiga karu laskis ning kui hea jahimees major on. Spirin hüppas häiritult püsti ja hüüdis üle söögisaali, et karu laskis Zujev üksi.

Igast naljavõimalusest kinnihaaravad lendurid nõudsid asja andmist ekspertiisi. Ekspertiisikomisjon moodustati aega viitmata ning juba kümme minutit hiljem koputas

«Pravda» korrespondent Brontman vaikuse nõudmiseks lauale ja luges diktorihäälel ette otsuse:

«Ekspertiisikomisjon, koosseisus piloot Moškovski, tüürimees Rubinštein ja ajakirjanik Brontman, tutvunud asitõenditega ning kuulanud üle tunnistajad, tuli järeldusele: kõnesolev karu Ziegleri maja juures rannal ei osutu üldse kellegi poolt tapetuks, vaid suri ise naerukrampidesse, kui nägi pühapäevaküttide nalja-trikke. Otsus on lõplik ja edasikaebamisele ei kuulu. Kes sellega rahul pole, võib osa saada karupraest.»

71

11. KUI LÕPPES BENSIIN

Järjekordne purgaa sulges Rudolfi saare elanikud kolmeks päevaks majadesse. Üles suurele lennuväljale jäi üksi valvama aerodroomi komandant Melnikov.

11. mai hommikul näitas ilm paranemise märke, lumesadu oli öösi lakanud.

Aga udu jätkus ülal sedavõrd, et Golovin oma kahemootorilisega Melnikovi juurest õhku tõusta ei saanud. Väike P-5 võis aga startida alumiselt lennuväljalt. Nii saidki käsu luurelennule minna Leonhard Kruse ja tüürimees Rubinstein.

limakuningaks kutsutud Dzerdzejevskit olid surmani ära tüüdanud lendurite norimised ja nöökamised halva ilma pärast. Nagu oleks tema saanud ilma tellimise peale teha. Isegi paaripäevalist ilmaennustust ei maksnud siin Franz Josephi maal välja pakkuda. Kolmandaks lendajaks seekord tuligi Dzerdzejevski, sest tahtis oma silmaga veenduda, kas põhja pool tõepoolest ei leidu selget taevast. Võib-olla on tema prognoosid liiga ettevaatlikeks muutunud. Saaks ometi kord need irisejad Rudolfilt minema saata!

72

P-5 paakidesse mahtus bensiini üheksaks lennutun-niks. Kuid sandi ilmaga polnud tark lennukit liiga koormata ning Kruse käskis osa kütust tsisterni tagasi pumbata. Teplitzi lahelt 84. laiuskraadini jõudmiseks piisab kahest tunnist. Kaks tundi tagasi pluss veel tagavara kolmeks tunniks — sellest peaks aitama.

Ja siis istusid nad oma kohtadele — piloot Kruse, tüürimees Rubinstein ja meteoroloogist reisija Dzerdzejevski.

Lennuk tegi tiiru baasi kohal ning suundus põhja.

Paarikümne minuti pärast võttis Rubinstein vastu esimese raadiogrammi:

«KRUSE L. G. PÕHJA POOL MUUTUB ILM PAREMAKS. NÄHTAVUS KÜLLALDANE, ET LÄBI MURDA.»

«Tahavad meid lohutada,» pistis kurjalt naerma Boriss Dzerdzejevski. «Minu arust on põhja pool samasugune piimasupp kui Rudolfil.»

Keegi ei vaielnud ilmakuningale vastu — tal polnud viisiks eksida.

Ei muutunud taevas põhja pool selgemaks ühtigi. Kui nad leidsid pilvelahu ning sealt läbi murdsid 1500 meetri kõrgusele, ujus lennuki ümber ikka udukoon-laid ja pilveräbalaid. Ainult korraks tabas Rubinstein päikest ning jõudis määrata astronoomilise asukoha — nad olid kõige kiuste 84. laiuskraadi lähedale välja jõudnud.

«Ei tule praegu Põhjanaba-lennust midagi välja. Kahjuks oli mul õigus,» tegi kokkuvõtte Dzerdzejevski.

Igaks juhuks lendasid nad veel edasi põhja poole. Silmapiir muutus järjest hämusemaks. Ees sinetas tsüklon. Dzerdzejevski lähetas Rudolfi saarele raadiogrammi, et nad pöörduvad tagasi.

Kursi muutmine oli aga juba hiljaks jäänud. Tsüklon on kiirem kui väike ühemootoriline lennuk. Tsüklon sai nad kätte ammu enne Franz Josephi maad. Kadus viimanegi riba hallist taevast, horisont muutus olematuks.

Güroskoobi klaasi all võbises eredalt valgustatud ring, sinna oli joonistatud helesinine taevas, horisondi must joon ning lennuki tume siluett selle kohal. Ja too

73

siluett kaldus paremale. Järelikult kaldus paremale ka lennuk.

Silmanurk registreeris osuteid ja lennuhorisonti automaatselt, masinlikult liigutas käsi j ühikut.

Väljas õhukese seina taga märatses tuul, ümberringi mulksus pilvemass. Nagu haputainas. Proovi sellest välja rabelda! Aja järgi peaks ammu nähtavale ilmuma Fligely neem, aga mingit märki maast ei hakanud silma.

Kruse heitis veel kord kontrolliva pilgu kellale ja kütusemõõtjale ning asus laskuma. Kõrgusemõõtja osuti kukkus närviliselt hüplema. 800 meetrit... 700 ... 550 .. . 325 meetrit. Maad ei ilmunud nähtavale. Ei tuttavat Rudolfi saart, ei mõnda teist mäekühmu või kaljuseljandikku. Kogu Franz Josephi maa saarestik oli vahepeal nagu kuhugi ära ujunud. Võib-olla oli Golfi hoovus ta kohalt nihutanud või Lapimaa nõiad ta mere põhja loitsinud.

Ja masin ei reageerinud enam endise sujuvusega lenduri tahtele. Piloot tundis kogu kehaga, kuidas lennuk muutub järjest raskemaks ja kohmakamaks. Leonhard Kruse oli küllalt polaarmaadel lennanud, et teada, mida see tähendab.

Lennuk jäätub. Selle vastu ei saa õhus midagi ette võtta. On vaja enne maanduda, kui lennuk jõuab liiga palju jääd enda külge koguda. On tarvis laskuda varem, kui juhik lakkab sõna kuulmast ning lennumasin lastud pardina alla plärtsatab.

Kõrgusemõõtja näitas 200 meetrit, siis nõksatas osuti numbrile 150.

Äkki viirastus eespool mingi tume vööt. Mis see võiks olla? Kas tõepoolest saar? Missugune? Mõned Franz Josephi maa mäed küünivad kõrgemale kui kolmsada meetrit üle merepinna. Kaljunukiga ei põrka lennuk kokku rohkem kui üks kord.

Kruse rebis juhikut järsult enda poole. Jäätunud lennuk kuuletus piloodile vastumeelselt, võttes vaevaliselt kõrgust.

Salapärane tume vööt kadus sama äkki kui oli ilmunud. Jäi selgusetuks, oli see saar või mitte. Franz' Josephi maa ei andnud endast ikka kindlat tunnus-märki. Oleks võinud uskuda, et lennuk seisab paigal,

74

ainult bensiinimõõtja osuti nihkub halastamatu järjekindlusega nulli poole.

Kruse laskus uuesti. 75 meetri kõrgusel lõppesid pilved, kuid merd mattis udu, nähtavus ei küündinud veerandi kilomeetrinigi.

Lennuki kursist polnud enam aimu. Pooluselähedastel aladel võivad magnetkompassi hälbed osutuda suurteks. P-5 tüüpi lennukitel on pealegi güromagnetkompass paigutatud metallist juhttrosside ja küttetorustiku naabrusse ning teda ei tohtinud kontrollimatult uskuda. Pilvedes ja udus polnud aga mingit orientiiri. Jäi veel üle güropoolkompass, kuid see suudab kurssi hoida vaid lühikest aega, juba tunni aja jooksul võib osuti 15° kõrvale kalduda.

Kui Rubinšteinil oli viimane kord õnnestunud näha päikest, oli Kruse güropoolkompassi osuti reguleerinud nullile. Ent lennuki kallaku ja pikaajalise pilvedes

viibimise tõttu hakkas end rahutult tundma ka gürokom-pass. Nüüd näitas ta tont teab mida.

Lennuk liikus veel vaid paarikümne meetri kõrgusel. All võis näha lahvavett, mis muutus varsti lahtiseks mereks. Franz Josephi maad polnud. Nad pidid asuma kas Rudolfi saarest põhja pool või olid jõudnud üle arhipelaagi lõunasse. Esimene võimalus näis nii pika iennuaja tõttu vähetõenäoline.

«Nüüd me küll läheme Barentsi merele suvitama,» sõnas Rubinštein.

«Kui me sellel kursil edasi põrutame, peaksime varsti jõudma Soovide neemele,» arvas ka Dzerdzejevski.

Soovide neem — milline kummaline nimi! Nagu võiks maailmas leiduda kohti, kus soovid iseendast täituvad. Soovide neem asub Novaja Zemlja põhjatipus, aga tema, lendur Kruse, vajab praegu Franz Josephi maa põhjaserva. Kas Fligely neeme, Teplitzi lahte või Middencorfi liustikku. Ja keegi teine ei või seda soovi täita, kui ta ise seda ei suuda. Rubinšteinil ja Dzerdze-jevskil on õigus — tuleb pöörata tagasi.

Kruse viis lennuki viirangusse ning tegi 180-kraadise pöörde. Nüüd peaksid nad suunduma põhja. Aga vaevalt õnnestub täna Rudolfi saarele jõuda. Hea, kui leiaks mõne tasase jääpanga. Siin ujub vaid väikesi lahtimurdunud rüsijäätükke, korralikke panku ja

75

jäävälju võib leiduda kaugemal põhjas. Sellepärast tagasi põhja!

Bensiinimõõtja skaalale on parem mitte vaadata — osuti jõuab varsti välja vasaku servani: kütust jätkub veel vaid mõnekümneks minutiks.

Kruse käskis Teplitzi lahele saata raadiogrammi: «Bensiin saab otsa. Hakkan maanduma.»

Kuid maanduda polnud ikka veel kusagile. Lennuk rippus madalal vee kohal, kõrgemad lained olid valmis limpsima alumisi kandepindu.

12. RAADIOGRAMMID

«RUDOLFI SAAR. ŠE VELJO VILE. BENSIIN SAAB OTSA. HAKKAN MAANDUMA. KRUSE.»

Lennuki N-128 piloodi viimane raadiogramm tekitas Teplitzi lahe raadioruhvis hämmastust. Siia kogunenud mehed — Schmidt, Seveljov, Vodopjanov ja Golovin — vaatasid üksteisele ärevalt otsa. Üldist meeleolu väljendas Vodopjanov: «Kuidas maanduma?! Kuhu ta laskub? Nad saavad hukka.»

Kambrisse tekkis rusuv vaikus.

«Neid ei saa praegu aidata,» lausus lõpuks vaikselt Mark Seveljov.

«Säärase ilmaga ei saa välja lennata,» väristas pead Golovin.

«Ja kust neid otsida? Ei tea ju koordinaate,» ohkas sünge Vodopjanov.

Radist Stromilov nihutas jälle kõrvaklapid tihedamalt kõrvadele. Kuulda oli ainult kaugete polaarjaamade piiksumist. Kruse lennuk ei andnud endast enam elumärki.

77

Kas õnnestus neil maanduda?

Sellele küsimusele võisid praegu vastata ainult maandujad ise. Kuid nad vaikisid.

«Ajasid lennuki nii puruks, et ka raadio ei tee enam häält,» oletas Golovin.

«Kui ongi enam ühtegi raadiogrammi lähetajat,» viskas sõna sekka Stromilov.

«Nonoh, ärge nüüd hakake enneaegu matuseid pidama,» muutis jutukurssi Schmidt. «Kruse on hea lendur, suurte Arktika kogemustega, küll ta kuskil ikka maandus.»

«Äärmisel juhul ajas ainult teliku puruks,» toetas ülemat Vodopjanov.

«On neil kummipaat kaasas?» küsis akadeemik.

«Jah, ning toidumoona võtsid ka küllaldaselt ühes,» kinnitas Seveljov.

«Isegi narta on neil pardal,» lisas Vodopjanov.

«Noh, kui neil on kummipaat ja narta kaasas, siis nad ei hukku,» rahustas Schmidt. «Tulevad kas või jalgsi ära.»

«Nad olid juba kuskil siin Rudolfi ligidal,» lisas Vodopjanov.

«Udus on aga kerge eksida. Mõtled ise, et astud saare poole, kuid tegelikult vantsid Põhjanaba poole,» sõnas Golovin.

«Pole viga, seal on juba Golovini lennuki jäljed ees,» püüdis akadeemik nalja teha.

Kuigi kõik teadsid, et Golovin seal ei maandunud, ei hakanud keegi naerma.

«Senini on meil ikka suhteliselt hästi läinud,» mõtiskles valjult Vodopjanov. «Spirin tegi küll muret, aga tema seiklused lõppesid õnnelikult. Ja ka sina, Pavel Georgijevitš, sünnitasid oma Põhjanaba-retkega tsipake ärevust.»

Pavel Golovin naeratas. Vodopjanov viis väikese pausi järel oma mõttekäigu lõpule.

«Aga Kruse lend on kõigist senistest hädaohtlikum.»

Arutati asja nii ja naa, kuid midagi ei suudetud kadunute koheseks aitamiseks välja mõtelda.

«Vaiksemalt!» hõikas korraga Stromilov.

«Mis? Kas lennuk teatab endast.?»

«Jah. Väga halvasti on kuulda.»

78

Kõik vaikisid poolelt sõnalt ning püüdsid radisti näoilme järgi ära arvata sõnumi sisu.

Viimaks ometi lõpetas Stromilov kannatuse proovi ning ulatas ekspeditsiooni ülema asetäitjale raadiogrammi:

«RUDOLFI SAAR. SEVELJOVILE. HALVA ILMA JA KÜTUSEPUUDUSE TÕTTU PIDIN MAANDUMA. LENNUK JÄI TERVEKS. KUS ASUME, PRAEGU EI TEA KUI PÄIKE ILMUB NÄHTAVALE, MÄÄRAME KOORDINAADID. PRAEGU ANDKE RAADIOPEI-LINGUT. HÄDAVAJALIK ON ALLA VISATA MEILE 200 KILOGRAMMI BENSIINI. KRUSE.»6

Kõik hakkasid rõõmsalt käratsema, kuid radist käsutas nad uuesti vaikima. Esimesele raadiogrammile järgnes kohe teine, sünoptik tahtis nähtavasti tõendada, et ka tema on elus ja töövormis:

«VÄLJALEND POOLUSELE VÕIMATU. PÕHJANABA JA 84. KRAADI VAHEL TSÜKLON. DZERD-ZEJEVSKI »7

13. ALLAHINNATUD JÄÄPANK

Lõpuks triivis ekslejatele vastu küllaldase suurusega valendav väli. Leonhard Kruse viis lennuki viirangusse, et teha laskumiseelset ringi maandumisplatsi kohal.

Jää oli kaetud värske lume kihiga ning näis hallikarva. Säärane varjund on noorel hapral jääl.

6М. В о д о п ь я н о в , На крыльях в Арктику. Москва, 1955, lk. 219.
7М. В о д о п ь я н о в , На крыльях в Арктику. Москва, 1955, lk. 219.

Piloot rebis lennuki otsekursile ning püüdis uuesti kõrgust võtta. Vaevaliselt kerkis N-128 paarkümmend meetrit kõrgemale ning lahvavesi jäi viisakasse kaugusesse.

Viie minuti pärast ilmus nähtavale uus jääväli. Ülalt ei paistnud see meelitavana, oli näha pragu. Edasi otsida ja valida jääpanku tundus aga ohtlik — paaki ei jää enam niigi palju kütust, et saaks teed keeta.

Lahva vee tumeda riba järgi orienteerudes viis piloot lennuki maanduma. Sujuvalt puudutasid suusad lund, lennuk jooksis ühtlaselt jääväljal poolsada meetrit ning tegi seejärel järsu hüppe. Esimesele põrkele järgnes kohe teine — ülalt polnud näha kahte jäärüngajada, mis olid rivistunud põiki üle väljaku. Üleni võbisedes ja ühele küljele kaldudes jäi lennuk seisma.

«Telik murdus!» karjatas Kruse ning hüppas esimesena

80

lennukist alla. Talle järgnenud Rubinstein aga ei jäänud oletust uskuma, vaid haaras tööriistakastist suure mutrivõtme ning koputas kogu maandumisseadme läbi. Igal pool laulis vastu terve metall oma rõõmsa heliga.

«Telik on terve!» hõikas tüürimees. «Sa, Leonhard Gustavovitš, oled kas õnneliku tähe all sündinud või kuratlikult hea piloot.»

Kõigi kolme hädamaandunud mehe tuju muutus kohe heaks, ehkki jääväljal võttis neid vastu algav tuisk ning paarikümne sammu kaugusele ei seletanud silm enam midagi. Esimeseks tööks oli püstitada telk. Kruse avas lennuki tagumise luugi ja tõmbas sealt välja tumedate plekkidega oranži siidriiderulli. See oli ajalooline Vodopjanovi telk, mida lennusalga ülem oli möödunudaastasel luureretkel Rudolfi saarel peavarjuna kasutanud. Kuhu olid jäänud telgi juurde kuuluvad metall-vaiad, seda ei teadnud keegi öelda — panipaigas neid igatahes ei leidunud. Telki õnnestus kinni siduda teliku ja stabilisaatorite külge. Mugav see eluase ei saanud: iga lennukit raputav iil vabistas ka tema külge kinnitatud telki. Õhusõidukit ennast polnud aga köita kuhugi — varsti mattis paks tuisklumi suusad kinni ning tuul ei suutnud enam lennukit paigast nihutada.

Ehkki mehed olid rõivastatud polaarmaade kohaselt — karusnahksed jakid ja püksid, säärsaapad ja nende all koeranahast sukad, jäi jäälaagri jaoks seda napiks. Vähehaaval, ent pidurdamatult tungisid külm ja niiskus rõivaste alla; hakkasid valusalt kirvendama jalad, kohmetusid käed. Magamiskottegi oli väikesesse lennukisse mahtunud ainult üks — tuli seda nüüd kordamööda kasutada. Ent ei saa õiget sooja sinna vatt-tuppegi pugedes: tuisk jõuab külje alla heita peotäie lund ning koos mehega poeb magamiskotti ka niiskus.

Elustavat tulukest oleks vaja! Jah, veel loksub paagi põhjas mõni liiter bensiini ning lennukisabas asuvas panipaigas lesib priimus — mahukas ja kogukas eri-konstruktsiooniga õlipliit. Head haldjad ise andestagu selle leiutajale — kolm hädamaandunut ei saa seda kasutada! Kui panna see ka keset Vodopjanovi elegantset, kuid väheldast siidtelki, siis jääb ruumi nii napiks,

81

et leek küüniks nilpsama telgiriiet. Ja tuuleiil on kuri tulekeelt painutama ja paisutama. Palju siis läheb vaja tulekahjuks: lennuki bensiinilehane mootor seisab siinsamas teigikatuse kohal. Oleks raske välja mõtelda hirmsamat ja mõttetumat õnnetust kui tulekahju jääpangal. Väljaspool telki ei lase aga tulukest süüdata tuul. Väikesekasvuline Rubinštein krutib küll pliidi nuppe ning lubab süüdata miinimumleegi, lastagu tal ainult proovida! Aga lennuki komandör raputab kategooriliselt pead ning ühmab:

«Siin pole koht eksperimentideks!»

Ja lapsepõlvest meeldejäänud eestikeelset kuradit appi kutsudes topib Kruse erikonstruktsiooniga pliidi panipaika tagasi. Et ei tekiks kellelgi kiusatust.

Oleks neil siin kaasas ometi väike, kõige tavalisem priimus! Selline pooleliitrilise õlimahutiga keetja, mida perenaised saavad panna taburetile või köögilaua nurgale. Asetaks selle telgi keskele, keeraks leegi madalaks, soojendaks konserve ja keedaks teed. Jah, lund sulataks kõigepealt ning vaaritaks teed. Nad asuvad maakera sinisega märgitud osas ning nende all ja kõrval leidub ümberringi kilomeetrite kaupa vett, jääd ja lund. Madalad pilved puistavad neile nagu küllusesarvest kaela tuisklund, kõik on niiske ja rõske. Ja ometi kannatab kolm meest jääpangal järjest rohkem janu. Nad söövad lund, kuid see pole see. Sellest lähevad paiste huuled, hakkab valutama kurk, köha kraabib kõri, aga janu jääb. Ja külm. Ja kuiv toit käib suus ringi.

Neil ei ole muud võimalust, kui oodata. Oodata ja valvata. Kuni ilm paraneb. Kuni ilmub nähtavale päike ja nad võivad määrata oma asukoha koordinaadid. Alles siis võidakse neid üles leida ja abi saata. Ja nii nad siis ootavad. Üks meestest tõmbab saapad jalast, poeb magamiskotti ning püüab uinuda. Teine valvab lennukit, kõmbib propelleri juurest sabani ja tagasi ning katsub nii sooja saada. Tatsub sedamoodi tosin kilomeetrit maha, enne kui jõuab tema järg magamiskotti pugeda. Unenäomaüt tulnu vahib aga tigeda imestusega oma säärsaapaid, mis on vahepeal kõvaks külmunud ning ei kavatsegi enam jalga minna. Kolmas mees lösutab niisama telgis, poeb vahelduseks piloodikabiini

82

või püüab kalavenelase kombel käsi vaheliti pekstes verd soontes käima panna.

Ja iga kaheksa tunni järel lülitab tüürimees Rubinštein paariks minutiks sisse raadiosaatja, et teatada Rudolfi saarele ühte ja sedasama:

«SEVELJOVILE. KÕIK ON KORRAS. OLUKORD ENDINE.»

Alles kolmandal päeval muutus ilm ning korraks ilmus nähtavale päike. Rubinšteinil õnnestus määrata jäälaagri koordinaadid: osutus, et nad polegi kuhugi maailma lõppu välja jõudnud, vaid asuvad ikka siinsamas Franz Josephi maa arhipelaagis, Teplitzi lahest 120 kilomeetrit loodes. See oli omajagu hea uudis: äärmisel juhul saaks siit ka nartaga kindla maani jõuda. Muidugi sel juhul, kui lahvandused neil teed igast küljest ära ei lõika. Esialgu pole vaja nii riskantset sammu astuda, esialgu on targem oodata. Rudolfi saar lubab esimesel lennuvõimalusel Golovini oma N-166-ga appi saata. Päriti järele, mida hädamaandunud kõige rohkem vajavad. Ja siis käskiski jäälaagri ülem Rubinšteinil Teplitzi lahele läkitada järgmine raadiogramm:

«SEVELJOVILE. SAATKE MEILE KÕIGE EHTSAM PRIIMUS. KRUSE.»

Jääpangal ei leia keegi selles sõnumis midagi naeruväärset, nad on juba kõik jõudnud unes näha köögi-priimust, todasama, mida Moskva perenaised kutsuvad «põhtelotškaks». Rudolfi saarel aga saadakse selle raadiogrammi üle tükk aega naerda ning veel aastakümneid hiljem meenutatakse minevikusündmusi sõeludes: «See oli siis, kui Kruse nõudis kõige ehtsamat priimust.»

Rubinštein oli möödunud aastal Franz Josephi maal talvitudes ajaviiteks ära õppinud morsevõtmel toksimise ning esines nüüd vilunud radistina. Ka selle kuulsa raadiogrammi edasiandmisega ei läinud kaua aega, ning pärast seda mindi laagri ligemat ümbrust takseerima, milleks päikesevalgus pakkus paremaid võimalusi.

Laagri jääpank ei osutunud kuigi suureks ning koosnes kahest teineteise vastu surutud tükist. Seda poolt, kus asus telk, läbis veel paar suurt mõra. Lummetuisa-nud lennuk

paiknes nende vahel ning lahvanduseni jäi ainult nelikümmend sammu. Meteoroloog Dzerdzejevski

83

mõõtis ära jää paksuse ning ei saanud meetritki. Kokkupõrge mõne suurema jääväljaga võis säärase panga puruks litsuda ning lennukit varitses oht merre langeda. Jah, sihuke jääpank oli kõige odavamat sorti. Kui kuskil peetaks jääturgu, siis ei saaks säärast ära sokutada ka poolmuidu. Allahinnatud kaup.

Kuid kolmel hädamaandujal polnud võimalik valida ja kaubelda, nad pidid leppima sellega, mis neile ette oli juhtunud. Ja Kruse hakkas pilguga rihtima, kust võiks õhku tõusta. Nad pidid olema valmis iga hetk siit lahkuma.

Jäärünkade keskel õnnestus leida kitsas, vaevu 15 meetri laiune enam-vähem tasane riba, mille pikkus küündis 300 sammuni. Kui siit mõned rüngad ära koristada, saaks hädapärast startida. Kuid ühe väikese labidaga pole kerge jagu saada rada risustavatest jääkamakatest. Et aga Golovin oma kahemootorilisega võiks siin maanduda, ei tulnud kõne allagi. Nad pidid ennast ise aitama, omal jõul õhku tõusma.

14. KAHEVÕITLUS VALGE VIIRASTUSEGA

Lennuilma ei kavatsenudki tulla.

Dzerdzejevski meteoroloogiline prognoos jääpangal polnud lõhutavam Rudolfi saare omast. Kohmetunud sõrmedega toksis Rubinštein raadiogrammi:

«Seveljovile. udu. nähtavus halb. meie juurde ega poolusele lennata ei saa. triiviva aerodroomi ülem dzerdzejevski.»

Sellisele kõlavale ametinimetusele vastas Rudolfi saarelt radist Stromilov mõne omapoolse naljaga ning see oli ka kõik, mida baasis esialgu jääpangal asujate heaks teha sai. Pavel Golovin laskis Krusele teatada, et tema jaoks on bensiin valatud kummikottidesse ning Moškovski on valmis seadnud täiendatud konstruktsiooniga langevarjud.

Jääpanga elu kulges omasoodu: Kruse kloppis lennukilt jääkoorikut, Dzerdzejevski tegi ilmastikuvaatlusi, Rubinštein pidas raadiosidet Rudolfi saarega. Igaühel tuli kaheksa tundi ööpäevas vahti pidada: jääpank mõranes järjest rohkem ning võis ühel kurjal minutil hoopis koost laguneda.

Neljandal õhtul oli Boriss Dzerdzejevski kord vahti

85

minna. Meteoroloog oli lennukist leidnud tuubi mingit salvi ning sellega näo sisse määrinud. Ta must lõua-habe ja okkalised põsed levitasid telgis juukselõikla lõhna.

«Et ma ka žiletti ei taibanud kaasa võtta!» kurtis ilmateadlane.

«Sa lehkad niigi nagu vanasti ihukaardiväelane Talvepalee ees,» nöökas Rubinštein. «Ei see head tähenda.»

«Inimene peab endast igal pool lugu pidama,» sõnas väärikalt Dzerdzejevski. «Vahipostil seismine on juba iseenesest tähtis toiming. Peale otsese ülemuse ei tohi keegi tunnimeest maha võtta, isegi kindral mitte. Kui teised tunnimeest austavad, siis peab ta ka ise endast lugu pidama.»

Ent Rubinšteinil oli õigus — head see tõepoolest ei tähendanud.

Võis olla paar tundi üle kesköö. Piloot ja tüürimees magasid telgis, ilmateadlane seisis vintpüssile toetudes lennuki saba juures ning suigatus tükkis temalegi peale. Kui

Dzerdzejevski korraks sulgunud laud jälle lahti kiskus, nägi ta unenägu jätkuvat. Tunnimehe ees paarikümne sammu kaugusel hakkas valge jäärünk tema poole liikuma. Meteoroloogi unises peas ringles kramplik mõte, et jäärünk ei tohiks kõndida, ei tohiks kõndida isegi unenäos. Ja kui inimene mõtleb, et ta näeb seda unes, siis polegi see enam unenägu. Ent ka kahekordseid unenägusid tuleb ette.

Kui jäärünk ei mõtelnudki peatuda ja elutuks tarduda, rabas vahimees poolunes, poolilmsi püssi palge. Kõlas lask.

Viirastus ei mõtelnudki seisma jääda, vaid liikus valvuri suunas edasi. Virgeks jahmunud Dzerdzejevski pani teise paugu. Nüüd tegi valge kogu järsu rapsaku paremale ning kadus läheduses losutavate jäärünkade vahele. Lõpuks ometi sai tunnimees jalad paigast ning pistis sörkima sinnapoole, kus hirmuäratav kogu oli suunda muutnud. Viirastus pidi olema siiski maine olevus — lumele oli jäänud vererada. Meteoroloog ronis ettevaatlikult üle jääkamakate. Verised jäljed keerlesid rünkade vahel, viisid lahvanduse äärde ja lõppesid seal.

86

Boriss Dzerdzejevski oli küllalt tuttav polaarmaadega, et teada — haavatud karu ronib peagi jääle tagasi, sest soolane merevesi paneb haava veel rohkem kipitama. Tunnimees jäi lahvanduse äärde varitsema, kuid valge olend ei andnud endast enam mingit elumärki. Hakka kas või uskuma, et oligi mõni viirastus. Aga võib-olla oli siiski tegemist jääkaruga? Raskesti haavatud loom võis uppuda. Ta ometi sai sellele olevusele pihta, verelaigud veel siingi näha.. .

Lõpuks ronis meteoroloog üle jäärinnatise tagasi lagendikule ning kõmpis lennuki poole. Vereraja algusest viisid suured karu jäljed väikest kaart tehes lennuki saba juurde. Valvuril hakkas kõhe mõttest, et karu oli seisatanud lausa tema selja taga. Nii näitasid jäljed. Dzerdzejevski mõõtis ära vahemaa tulistamiskohast kõige lähemate jälgedeni ning ei saanud üle viie sammu. Viis sammu — see on vahest ainult sekund või poolteist.. .

Jah, vahipostil ei tohi tukkuda isegi nii inimtühjas ja vaikses paigas kui seda on Põhjanaba-lähedane jääpank.

Õpetust võtnuna käis Dzerdzejevski valvsalt ümber lennuki ja telgi. Vastu hommikut hakkas ilm selgeks minema.

Pärast ühiseinet võis ilmateadlane ekspeditsiooni ülematele saata koguni järgmise raadiogrammi:

«RUDOLFI SAAR. SEVELJOVILE. TAEVAS ON SIIN SELGE. NÄHTAVUS VÄGA HEA, ERITI PÕHJA POOL. SOOVITAN VIIVITAMATULT ALUSTADA LENDU POOLUSELE. MEIE PÄRAST EI MAKSA MURETSEDA. MEIE JÄÄPANKA EI ÄHVARDA OHT DZERDZEJEVSKI. »

Rudolfi saar oli aga jäänud udu piirkonda, ei lennatud sealt välja ei Põhjanabale, ei hädamaandunuile appi.

15. SÜMNIPÄEVAKINGITUSED TAEVAST

Jääpangal olemise viiendal hommikul ärkas Leonhard Kruse oma jahedas öömajas imeliku tundega. Midagi nagu oleks unustatud tegemata. Ta hõõrus unerähma silmist ning sai siis teadlikuks häire põhjusest. Lihtsalt üks aasta oli lisaks maandunud ta turjale. Ei olnud midagi aidanud, et ta oli eksinud kuhugi jäise mere üksikule jäätükile. Kui uskuda kella, siis oli 15. mai ka siia jõudnud. Ei kahelnud selles ka tüürimees ja lima-

kuningas — esimese tegevusena sel päeval viskasid nad turske piloodi õhku. Selle peale nõudsid nad muidugi oma ülemalt kostitamist. Tollel aga ei olnud peale kuivikute, õunamarmelaadi ja loomalihakonservide muud pakkuda. Moškovski kuulsaid langevarje polnud ikka veel taevas näha. Ent tuisk oli lakanud ning Rubinstein ja Dzerdzejevski asusid lennukist eemal lahti raiuma jääkamakaid ning neid seinaks laduma. Et seavad lõpuks tolle õlipliidikolaka üles ning keedavad vähemalt teedki.

Kui jääsein hakkas juba ilmet võtma, teatas Rudolfi saar, et välja lendab Golovin.

88

Poole tunni pärast kuuldus tõepoolest mootorimürinat ning idataevasse ilmus lennuk. Ta muutus järjest suuremaks, hakkas laagrist lõuna poolt mööduma, kuid ei mõtelnudki kurssi muuta. Ja kolme jääpangal lehvitava mehe hämmastuseks pani tehislind otse edasi ning muutus taevasinas järjest väiksemaks.

«Ei märganud meie lennukit, see ju rohelist värvi nagu vana jää ja lahvavesi,» ohkas Kruse.

Esimesena toibus Rubinštein ning tormas raadiosaatja juurde. Ägedalt morsevõtmel toksides hakkas ta välja kutsuma lennuki N-166 radisti. Kuid taevasinaga kokku sulama hakkav täpp ei reageerinud ka raadiolainetele. Kiiresti hakkas tüürimees siis sidet looma Rudolfi saarega. Stromilov vastas kohe ja Rubinštein palus Golovi-nile edasi anda, et see pöörduks 90 kraadi paremale.

Lennuki N-166 pardal kirjutas tüürimees Ritsland Rudolfi saare kaudu saadetud raadiogrammi üles ja küünitas seda andma piloodile. Kuid jaole sai tuuleiil ning rapsas paberitüki lennukijuhi pihust. Ritsland palus Rudolfi saarel telegrammi korrata. Radist kordas, kuid unustas teatamata kraadide arvu.

Golovin muutis kurssi, kuid laagri kohale ei jõudnud.

Ja uuesti pidid sähvima raadiosignaalid jäälaagri, Rudolfi saare ja lennuki N-166 vahet.

Lõpuks ometi pöördus Golovin ümber ja tuli uuesti laagri suunas. Jääpangal tehti suitsusignaali.

Kuid jällegi ei mõtelnud Golovin viirangusse minna ega madalamale laskuda. Ikka ei märgatud ülalt hall-rohekal jääpangal konutavat lennukit.

«Kes kurat värvis küll need lennukid roheliseks?!» kirus Kruse. «Arktikas ei kõlba see kuhugi!»

Neljamootorilised uued transpordilennukid olid ekspeditsiooni eel tehases polaarlendudeks kohandatud ning seks puhuks oranžiks võõbatud. P-5 ja U-2 tüüpi väikelennukid olid jäänud aga oma tavalise värviga.

«TE OLETE ME KOHAL, PÖÖRDUGE ÜMBER, PÖÖRDUGE ÜMBER...» toksis Rubinštein meeleheitlikult morsevõtmel.

Ja jälle hakkas lennuk laagrist eemalduma. Järsku pistis Aljoša Ritsland kabiinist pea välja ja märkas all jäätükil liikumist.

Lennuk pöördus tagasi ning tegi madalal laagri

89

kohal ringi. Samas avanes lennuki all õhus oranžitrii-buline kuppel, esimese järel teine. Golovin tuli uue tiiruga tagasi ja uuesti hakkas taevas õitsema kaks eredavärvilist õit. Viimase oleks iiling peaaegu lahvan-dusse kandnud, kuid Dzerdzejevski jõudis õnneks õigel ajal jaole ning rebis kogu jõust langevarju maha.

Golovin tegi madalal laagri kohal veel ühe ringi, Kits-land lehvitas tüürimehekabiinist ning siis hakkas lennuk taas kaugenema.

Jäälaagri mehed asusid pakke lahti harutama. Rudolfi saarelt oli kummikottides saadetud 200 kilogrammi bensiini, kaks kirkat, tugev teraslabidas, uhiuus magamiskott, kolm paari karusnahast sukki ning ka too taga-nõutud priimus. Kõige tavalisem väike vaskpriimus.

«Kunagi ei ole mulle nii vajalikke asju sünnipäevaks kingitud kui täna,» naeris Leonhard.

Kohe hakati teed keetma. Kruus kruusi järel kadus auravat vedelikku habetunud meeste kurku. Vist polnud ühelgi sünnipäeval nii suure mõnuga teed trim-batud.

Pärast lõunasööki tuli aga tööle asuda. Kõigepealt valati bensiin lennuki paakidesse, siis hakati stardirada jäärünkadest puhastama. Selleks kulus hulk aega. Lõpuks lõhuti pilbasteks üks konservikast ning lõigati ribadeks oranž langevari. Nii saadud lipukestega tähistati starditee, et selle väheldastest mõõtudest hoolimata kõik läheks nagu kord ja kohus.

Vastu õhtut, kui lennuväli valmis sai, laskus aga udu jääpangale ning õhkutõusmise plaanid tulid määramata ajaks edasi lükata.

Rubinstein tahtis küll öist valvekorda endale võtta ning sünnipäevalast uude magamiskotti toppida, kuid väikesekasvuline tüürimees pidi kerekale piloodile alla vanduma. Lennuki komandör jäi ise valvesse — sel õhtul oli tema järjekord.

Ja nii kõmpis Leonhard Kruse ratasringi ümber laagri. Üksi väheldasel jääpangal, tillukese metallist ja vineerist lennumasina kõrval. Kuskil tühjal Põhja-Jäämerel. Temast põhja, lääne ja ida peol polnud enam ühtegi inimest. Ta oli kõige põhjapoolsem tunnimees, valvur maailma äärel. Silm silma vastu universumi tühjusega.

90

Teised sel ajal istuvad kodudes, joovad teed, loevad õhtulehti, ajavad seltskondlikku juttu, käivad teatrites ja kinodes, jalutavad mööda tänavaid, teevad külaskäike, poevad vatitekkide ja valgete linade vahele.

Aga tema elu on kulunud rahutus rähklemises. Ei ole tal kindlat kodupaikagi. Viieaastaselt viis ema ta Otepäält Moskvasse, viieteistkümneselt põgenes ta ise rindele. Siis tulid revolutsioonid ja ülestõus Moskvas. Noorukese Punakaardi ratsasalga noorukese ülemana sööstis tänavalahingutesse Hamovniki kasarmute ees. Uue maailma eest, parema elu eest, homse eest! Siis Jašvili-nimelise eriüksuse jaoülemana saadeti vaenlaste vastu kõige palavamatesse paikadesse. Lühikesed, aga ägedad lahingud Dvinskis, Stšavlja all, Padzivilis. Rünnak. Neetud kuulipilduja tuuleveskis. Lage nõlvak tapetud hobuste ja meestega. Kuulihaav küljes. Kolm kuud laatsaretis. 1919. aasta sügisel uuesti valgete vastu Samaara ja Simbirski kubermangus. Koirohu järgi lõhnavad palavad stepid. Soolakud Volga taga. 18. brigaadi ratsaluurekomando ülem. Siis katastroof Simbirski all, sissepiiramine mingis kitsaste tänavate ja põimtaradega külas. Igast küljest tormavad peale punaste lampassidega kasakad. Mõõgaga pooleks raiutud punaarmeelased. Verest mustalaiguliseks muutunud liiv sibultornilise kiriku ees. Läbi juurviljaaedade. Küla servas palksara põranda all. Nagaan kuue viimase padruniga ...

Elu vaikus kui kuulipildujalint, pildus sündmusi üksteise otsa nagu kinofilm. Järjest vaheldusid kohad ja inimesed rahupäevilgi.

Kõrgem ratsaväekool Petrogradis. Esimene õhkutõusmine Gatšinas. Ja siis aina lennukid ja lennud. Lendurvaatleja diplomiga lennuväkke. Õhufotosid tegemas Leningradi ümbruskonnas. Neeva soised kaldad, Laadoga hõbedaselt helklev liud. Õhtul rampraske väsimus. Avaldused, kirjad, soovitused. Lõpuks lennukool Oren-burgis ja

piloodipaberid taskus, instruktor ja eska-drilliülem Balašovis. Saja kursandi ühislend 1. mail Saraatovisse ja tagasi — vaatepilt, mille üle maksis uhkust tunda. Moskva — Teadusliku Katsetamise Instituut, uued lennukitüübid. öised lennud Moskvast Leningradi, trükikodade iseäralik lõhn. Ida-Siberi ääretud

91

taigad, Leena jõe sinakalt helkiv lint. Põhja-Jäämere tühjad rannad, Nordviki neeme lamedakatuseli-sed onnid. Lumi ja jää, aina valge värv, hullukstegev valge värv, meeletu igatsus rohelise laigu järele.

Ja segamini tuttavaid ning võõraid linnu: Leningrad, Arhangelsk, Moskva, Vologda, Uljanovsk, Irkutsk ... Lennukid ja lennuväljad, piloodid ja mehhaanikud, nahkjakid ja bensiiniiehk, ühenäolised starditeed ja punaste tulede read. «Kontakt!» — «On kontakt!»

16. TEINE LENNUK Ei TULNUD TAGASI

17. mai hommikul hakkas taevas Rudolfi saare kohal selginema. Seveljov käskis Golovinil minna luureretkele Põhjanaba suunas. Temperatuur püsis vaevu alla nulli, lennuväljal oli lumi muutunud muredaks ning kleepus suuskade külge. Golovin pidi kaks korda startima, enne kui tal õnnestus oma kerget PS-6 maast lahti rebida. Kuidas pidid aga säärase lumega õhku tõusma rasked transpordilennukid G-2?

Ei olnud meeltülendavat teatada ka luurajal. Neljakümne minuti pärast jõudis Rudolfi saarele raadiogramm:

«SEVELJOVILE. EES ON KÕRGE PILVITUS. KAS TÕUSTA KÕRGEMALE VÕI PÖÖRDUDA TAGASI? GOLOVIN.»

Pärast raadioruhvis toimunud välknõupidamist andis Seveljov Golovinile korralduse tagasi tulla. Luurelennuki piloot laskis vastata, et ta asubki koduteele.

Rudolfi saare ülemisele aerodroomile laotati maha T-kujuline maandumismärk, vana Melnikov süütas orienteerumise hõlbustamiseks kolm lõket.

Pingsas ootuses möödus nelikümmend viis minutit,

93

siis juba täistund. Golovin oleks pidanud olema tagasi, kuid temast polnud ikka veel kuulda kippu ega kõppu.

Minutitest said veerandtunnid, veeranditest täistun-nid. Weyprechti merelt hõljus udu läände ja mähkis endasse esiteks saare kupli koos lennuväljaga ning peatselt kogu Middendorfi liustiku. Lennuki vastuvõtjad ruttasid alumisele aerodroomile ning panid seal välja maandumismärgi.

Udu hakkas aga sinnagi järele jõudma, veeres otsekui vargsi üksikute koonaldena mööda nõlvu alla. Kuninganna Victoria merelt kerkis vastu hiiglaslikke uduneide ning koos Weyprechti mere kukerpallitavate poistega hakkasid nad luba küsimata ringmängu tegema ümber polaarjaama hoonete ja alumise lennuvälja. Just siis, kui enam siingi polnud taevast näha, hakkas lõunast, Neumayeri väina poolt kostma mootorimürinat.

Kõik tormasid majadest välja. Vodopjanov ronis isegi meteoroloogiajaama masti otsa, kuid ei õnnestunud temalgi midagi näha. Mürin muutus järjest kõvemaks, iga hetk võis oodata lennuki väljasööstu udust. Kuid mootorite undamine hakkas kostma järjest kumedamalt ning vaibus siis hoopis.

Raadioruhvis tagus Sima Ivanov meeleheitlikult morsevõtmel:

«GOLOVINILE. PÖÖRDUGE 180 KRAADI... PÖÖRDUGE 180 KRAADI... PÖÖRDUGE 180 KRAADI...»

Ent Goiovin ei reageerinud sellele. Võib-olla ei suutnud lennuki radist raadiogramme vastu võtta, võib-olla polnud uduga heitleval piloodil mahti neid lugeda.

Siis hakkas raadiotelegraaf järsku piiksuma. Golovin laskis teatada, et ta asub maanduma ning lubas edaspidi teateid anda lainel 600 meetrit või avariisaatja lühi-lainel.

Raadioruhvi kogunes järjest rohkem inimesi. Seveljov pidi neile koguni peale käratama, et radistil oleks võimalik töötada. Kuid nii kesk- kui ka lühilaine vaikis.

Kõigi pilgud kiindusid radistisse. See kohendas närvilikult kõrvaklappe. Keegi ei saanud pidada ja küsis:

«Kas nemad?»

94

«Ei. Dickson kutsub välja Soovide neeme.»

Taas tekkis kambrisse vaikus. Siis jälle:

«Kas nemad?»

«Ärge segage!»

«Kas nad maandusid?»

«Ta küsib, kuidas on kuuldavus.»

«Mida nad teatasid?»

«Ta küsib, missugusel lainel hakkame sidet pidama?» «Pagan võtku neid laineid! Küsi ometi, kas nad on kõik elus?»

Jälle keeras radist saatja nuppe, jälle minut või paar ootust. Siis hüüdis Sima Ivanov üle raadioruhvi:

«Stromilov vastas, et ta ei saa ametlikke teateid anda, kuna lennuki komandör Goiovin istub jäärünga otsas ja alles kirjutab ettekannet.»

Kõik puhkesid kergendatult naerma: ju nad siis maandusid õnnelikult, kui tegelevad nii tõsiselt bürokraatiaga!

Ainult muidu naerunäoline Mark Seveljov kippus muutuma süngeilmeliseks. Ei meeldinud, põrmugi ei meeldinud talle asjade seis. Nüüd triivis kaugetel jääpankadel juba kaks lennukit, nüüd jäi tagavaraks veel õppelennuk U-2. Kui ka sellega peaks midagi juhtuma, siis ei saa üldse enam midagi peale hakata. Nelja-mootoriiistega juba igal jääpangal ei maandu. Peaks ometi see Krusegi tagasi jõudma, juba nädal aega külmetab tuisus. Ega ta tänagi tulla saa. See 17. mai on üks must päev.

Ja Seveljov käskis kohe sidet võtta Krusega ja küsida, kuidas ta jääpank vastu peab. Vastus tuli napisõnaline.

«RUDOLFI SAAR. ŠEVELJOVILE. JÄÄ ON NAGU JÄÄ IKKA. KRUSE.»

17. JÄÄPANK MURDUS POOLEKS

Kui Rubinštein ja Kruse pärast Seveljovile vastamist telgist välja ronisid, jäi neil hämmastusest suu lahti: lennuki taha paarikümne sammu kaugusele oli ilmunud virvendav vesi. See, mida kardeti, oli nüüd juhtunud: senini ausõna peal kahest tükist koos seisnud jääpank oli päriselt eraldunud ning poolte vahele tekkinud paari meetri laiune lahvavee riba. Kanal näis järjest suurenevat — eraldunud jääpank oli võtnud teise kursi ning triivis neist eemale.

Jah, jää oli nagu jää ikka: jääd ei tohtinud liiga usaldada.

Siin ei olnud mahti enam paremat ilma oodata ühtigi. Ka järelejäänud jääpank, kus asusid lennuk ja telk, oli mõradest lõhestatud ning võis iga tund omakorda jagunema hakata. Praegu oli aga veel oranžide lipukestega tähistatud starditee terve. Nad pidid riskima. Kas nüüd või mitte kunagi!

Kolm meest ruttasid lennuki juurde. Kui nüüd mootor üles ei ütleks! Ega see ilma abita startiminegi nali olnud: Dzerdzejevski ei tea lendamisest tühjagi ja Rubinšteingi pole ei piloot ega pardamehhaanik, vaid ikkagi ainult navigaator.

Püüdis see mootor, mis ta turtsuda püüdis, kuid poole

96

tunni pärast hakkas ta siiski normaalse tooniga tööle. Rubinštein ja Dzerdzejevski olid tublid ning tegid kõik täpselt nii nagu vaja. Nagu oleksid nad kogu oma eluaja lennukeid teele saatnud.

Mootor laulis rahulikult. Starditee oli hädine, ilm kiskus sulale, nähtavus vilets. Et kõigest hoolimata ikkagi õhku tõusta, pidi lennuk kerge olema. Ja Kruse käskis kõik, mis vähegi võimalik, maha jätta: nii päris meri ka tolle kobaka erikonstruktsiooniga õlipliidi, millest polnud mingit kasu olnud. Võib-olla viib jääpank selle kuhugi Lapimaa randa ning seal oskab keegi sellega midagi peale hakata.

Kruse ruleeris starditee algusesse ning andis mootorile täistuurid. Suusad hakkasid libisema mööda lund järjest kiiremini ja ligi viiskümmend meetrit enne jää-panga lõppu sai lennumasin tuule alla.

Nad olid õhus! Nüüd veel ainult selles udurämus õige kurss määrata.

Kruse oli lootnud oranžide lipukeste järgi orienteeruda, kuid ülalt polnud neid enam näha. Vist said lipud liiga väikesed. Ainult jääpanga ühes servas mustendas midagi — vist oli see mahavisatud labidas. Säärases pilvesupis oli kõige lihtsam asi Rudolfi saarest mööda lennata, sattuda Weyprechti merele või Nanseni avastatud Valge maa rannikule.

Õnneks polnud veel jääpangad teineteisest kaugele ujunud ja nende vaheline pikk tume veeriba oli hästi näha. Piloodile meenus, et kanal oli peaaegu paralleelne lipukeste reale. Hetkeks välgatas udus ka päikese unine nägu ning võimaldas aimu saada lõunakaarest. Kruse võttis suuna itta, reguleeris güropoolkompassi nullile ning võttis siis 45 kraadi paremale. See oli natuke umbluukurss, aga täpsemat polnud kuskilt saada. Kui neil on õnne, siis jõuavad nad selle järgi Rudolfi saarele.

18. PAPANINI MUST PÄEV

Lennuki N-172 komandör Anatoli Aleksejev kippus juba varakult muutuma kiilaspäiseks. Tegelikult oli ta ainult 35 aastane. Moskvas sündinud, võis ta juba lapsepõlvest kaasa võtta suure teadmistepagasi. Ka paistis ta silma mitmekülgse haridusega: ta oli lõpetanud algul elektrotehnika kursused ja hiljem Sevastoopolis mere-lendurite kooli elektriinstruktorina. Pärast lühemaaeg-set tööd torpeedokandjate eskadrillis õnnestus tal uuesti pääseda lennukooli ning saada lendur-vaatleja diplom. Mõned aastad kulusid tüürimehe-ametis ja juba sellal said talle hästi tuttavaks polaarmaad. 1932. aastast saadik lendas ta esimese piloodina, muutudes jääluure spetsialistiks. Kuid kõigi nende ametite ja oskuste kõrval oli tal oma pidev harrastus, mis neelas kogu vaba aja — filosoofia. Ka siia maailma lõppu — Rudolfi saarele — oli ta kaasa tirinud terve raamatukogu alates Nanseni päevikust ning lõpetades Kanti «Puhta mõistuse kriitikaga.» Vabal ajal selitas ta oma koikus ja luges. Kui ei lugenud, siis mõtles maailma asjade üle

järele. Mõtles järele ka ekspeditsiooni üle, mille peale oli langenud nagu saatuse needus. Juba ligi kuu aega lõid nad Rudolfi saarel päevi surnuks, ei saanud ega saanudki edasi põhja poole. Ja ühel sihukesel sängis

98

selitamise tunnil tuli Aleksejevile pähe kriitiline mõte, et Põhjanabale lendamise plaani on tarvis muuta. Tuleb võtta omaks teistsugune taktika.

Aleksejev pidas nõu vana piloodi Mihhail Babuški-niga ning läksid siis kahekesi Vodopjanovi jutule. Vodopjanov kutsus õhtul kokku ülemate nõukogu ning •esitas seal teistele arutamiseks nende plaani.

Kogu aeg segavad lendamist pilved ja udu, selget taevast näeb vaid mõni tund. Suure vaevaga võidavad üksikud lennukid kaugusi, et sealt jälle suurte raskustega baasi tagasi pöörduda. On teadmata, kas tulebki säärast ilma, kus kogu trass Teplitzi lahest kuni Põhjanabani oleks selge taevaga ning kõik lennukid võiksid koos õhku tõusta. Kas poleks otstarbekam esiteks teele saata ainult üks neljamootoriline G-2 tüüpi transpordilennuk? Või anda talle veel luurajana kaasa Kruse, kes eile õnnelikult tagasi jõudis?

Ühel lennukil on see eelis, et piloot ei tarvitse siis karta teistega kokkupõrkamist. Pilvedest ja udust pole pääsu nagunii ka edaspidi, osalt tuleb rühkida edasi pimelennul, ainult aparaatide abil. Põhja pool Rudolfi saart laiub ainult meri, Weyprechti ja Nanseni kaartidele kantud Kuningas Oskari maad ja teisi müütilisi saari pole hiljem enam keegi näinud. Ei Golovin, Kruse ega ka tema, Vodopjanov. Küllap on kuningas Oskari saartega samasugune lugu nagu Ida-Siberi meres kuulsa Sannikovi maaga8 — kellelgi ei õnnestu neid enam näha: nad on kas jäärünkadeks osutunud, merepõhja vajunud või ainult viirastunud. Jäärünkade kõrgus ei tõuse aga üle paarikümne meetri. Nii jääb siis lennukil ikka võimalus edasi lennata ka siis, kui pilvitus ta üsna madalale surub. Ja kui kõigest hoolimata ka suur G-2 ei suuda oma nelja mootoriga Põhjanabani välja lennata, pole sellest veel palju häda. Nad on ju õppinud jääpankadel maanduma. Suur lennuk mahutab palju varustust ning isegi pikaajalise sunnitud peatumise korral saavad inimesed end jääl sisse seada ning ei tarvitse karta nälga ega külma. Pealegi on ühe lennuki ülesotsimine ja abistamine palju lihtsam.

99

Appiminejaidki jääb rohkem. Nii on praeguses olukorras ühe lennuki väljasaatmine vähem riskantne kui kogu ekspeditsiooni korraga õhkutõusmine.

See ettepanek võetigi vastu. Keegi ei tahtnud lõpmatuseni baasis konutada, tuli astuda otsustavasse võitlusse tuiskude ja ududega.

19. mail algas Rudolfi saarel inventuur. Lennukite koormad tulid kõik läbi sorteerida ning ümber laadida. Esimesena Põhjanabale saadetavasse Vodopjanovi lennukisse N-170 oli vaja koondada rohkem toidumoona, samuti telgid ning hädavajalikud tööriistad. Peale triiv-jaama raadiosaatja pidi teaduslik aparatuur kõik maha jääma.

Alles ümberlaadimise ajal selgus, kui palju kraami oli triivjaama «Põhjapoolus» ülem Papanin osanud Rudolfi saarele kokku vedada. Nüüd tuli pilootidele meelde, kui täistuubitult ja raskelt olid lennukid Moskvas 22. märtsil õhku tõusnud. Arhangelski raudteejaamas ootasid aga Papaninit uued kaupade virnad, ta vedas neid mitu päeva Holmogorõsse ning oskas suure jao neist ikkagi lennukitesse toppida. Rudolfi saare laod olid jällegi täidetud Papanini tavaariga, mille ta möödunud suvel jäälõhkujaga

---

8Selle kohta pikemalt: V. A. Obrutšev, Sannikovi maa. Tallinn 1958.

«Russanov» oli kohale toimetanud. Ja nüüd tahtis triivjaama ülem kogu selle varustusemäe Põhjanabale vedada. Ekspeditsioonile kuulus aga ainult neli transpordilennukit ning suur jagu nendegi kandejõust ja ruumist kulus kütusele. Papaninil jätkus aga aega ja nupukust, ta oli iga kui viimase lennuki nurga ja urka osanud varandust täis toppida.

Ja kõik see nuputamine ähvardas nüüd luhta minna. N-170 laaditi tühjaks ning lennuväli muutus laadaplatsiks. Mida kõike siin ei leidunud! Mitmesuguses suuruses ja tegumoes kaste, küll Moskva ja Leningradi kirjadega, küll välismaiste kirevate reklaamsiltidega. Igasuguseid presendist, niinest ja jõupaberist kotte igasuguste salapäraste nimetustega. Pikki pampe, mille väline kuju reetis suuski või nartasid. Alumiinium-torude ja terasvarbade kimpe. Telkide tohutuid riiderulle ning magamiskottide punte. Elektrimootoreid ja tormilaternaid. Labidaid, lumekühvleid ja kaevurikirkasid. Dünamiidipakke ja petrooleumivaate. Osa varustust oli eritellimusel spetsiaalselt ekspeditsiooni jaoks

100

valmistatud: kõigepealt kuulus selle hulka Põhjanaba elanike telk. See koosnes kahest presendi- ja kahest udusulgedega kihist ning püstitatuna pidi moodustama 2,5 X3,7 meetri suuruse ruumi.

Kõigile pakkidele oli peale nimetuse kirjutatud ka paki kaal kilogrammides.

* Kui pardamehhaanik Flegont Bassein haaras ühe käega kinni pakist, mis pidi kaaluma kõigest 18 kilo, pidi ta jahmuma: kandam tundus tinasena. Mehhaanikul oli tihti tulnud tassida mootoriosi ning tal oli kätesse tekkinud täpne kaalutunne. Igatahes see pakk ei saanud kaaluda 18 kg, siin oli oma paari puuda jagu. Bassein mainis ülemääraselt rasket kandamit Vodopjano-vile. Piloot kergitas roguskisse pakitud pampu ning imestas samuti.

See polnud enam nali: pakid ei tohtinud olla raskemad, kui peale kirjutatud, muidu koormatakse lennuk üle ning sellega ei suuda halvemates tingimustes õhku tõusta. Seda asjalugu oli tarvis viivitamatult kontrollida.

Kaubakaalu Papanini varustuse hulgas ei avastatud, Vodopjanov käskis alt köögist laenata toiduainete kaalu — see võttis siiski kuni 100 kg üles. Mehhaanik Bassein tahtis kõigepealt kontrollida kahtlast pakki ning hakkas vihte laduma: pani ühe kümnekilose, pani teise — alles kolmas tasakaalustas kaalunokad.

Nüüd läks ka teiste pampude ja kastide ülekaalu-miseks lahti. Basseini avastatud pamp polnud ainuke ülekaaluline, nii mõnigi kott või kimp osutus paari-kolme kilo võrra raskemaks. See ei saanud olla enam eksitus ega õnnetu juhus. Vodopjanov otsis üles Schmidti, sest ainult ekspeditsiooni ülem võis hakkama saada Papanini pihtidesse võtmisega.

Mida kolm ülemat omavahel kõnelesid, seda teised täpselt teada ei saanudki. Rahulik see jutuajamine igatahes välja ei näinud — lennuväljal askeldajad märkasid Schmidti ägedalt žestikuleerivat ning Papaninit käsi laotavat. Pärast seda läks N-170 laadimine Vodopjanovi ülemkontrolli alla. Pakid ja pambud, mida köögikaal välja kannatas, vaeti kõik uuesti üle.

Niisama range valiku alla langesid inimesed. Kes ei oleks tahtnud esimese lennukiga Põhjanabale reisida!

101

Juhtlennukisse võisid koha saada aga ainult kõige hädavajalikumad ametiisikud. Muidugi oli võimatu suurt lennukit ekspluateerida ilma täismeeskonnata, nii pääses

poolusenimekirja N-170 ekipaaži kogu põhikoos-seis: esimene piloot Vodopjanov, teine piloot Babuškin, peanavigaator Spirin, radist Sima Ivanov, pardamehhaanikud Bassein, Morozov ja Petenin. Esimese lennukiga otäustati Põhjanabale viia ka kogu triivjaama meeskond, et nad võiksid alustada jaama rajamist ning lihtsamaid vaatlusi. Nii lisandus seitsmele lennuki-mehele neli Põhjanaba asustajat: triivjaama ülem Ivan Papanin, magnetoloog ja astronoom Jevgeni Fjodorov, hüdrobioloog Pjotr Siršov ja radist Ernst Krenkel9. Kuidagi mahutati siiski ära veel koos kaameratega filmioperaator Trojanovski — tema kunst eeldas siiski vahetut kohalolekut. «Pravda» korrespondent Bront-man läks koos «Izvestija» esindaja Vilenskiga Schmidti juurde ning nõudis ka ajakirjanikele kohta. Sõnumeid ja reportaaže Põhjanaba vallutamisest oodatakse kogu maailmas, kuidas võidakse siis «Pravda» ainukest esindajat poolusele mitte kaasa võtta?!

«Ma olen teiega kõigiti nõus, aga mul pole lihtsalt ruumi. Lennuk on juba niigi tuubil täis,» sõnas kahetsevalt akadeemik. «Ainuke koht, mida ma saan teile loovutada, on minu enda iste.»

Seda pakkumist ei saanud Brontman vastu võtta — Schmidt ekspeditsiooni organiseerijana ja ülemana pidi ju siiski osa võtma oma suure plaani elluviimise kulminatsioonist.

«Nii kahju kui see ka pole, peate esialgu leppima meie kidakeelsete sõnumitega. Aga ma teen korralduse, et teid paigutatakse järgmisse Põhjanabale suunduvasse lennukisse,» lohutas Schmidt hapude nägudega ajakirjanikke.

Korrespondendid Brontman jä Vilenski võisid end esialgu lohutada sellega, et ei saanud veel lendajaid ka väljavalitud meestest. Rudolfi saare suurt lennuvälja kattis ikka udu.

19. START PÕHJANABALE

20. mai õhtul ei tulnud Vodopjanovile und ning ta läks hilisel tunnil välja hulkuma. Seisatas Teplitzi lahe põhjapoolsetel rannakaljudel ning märkas pea kohal sinise taeva laiku. Avar pilvelahk andis lootust lendamiseks.

Vodopjanov astus otsustaval samul Schmidti kambrisse, kuid ta polnud seal esimene. Juba kummardus mitu pead Arktika kaardi kohale ning arutas välja-lennu võimalust. Tuli Dzerdzejevski ning laotas lauale sünoptilise kaardi:

«Pakun homseks head ilma. Kui soovite, võite välja lennata, seltsimees Vodopjanov.»

Baasis anti häire ning juhtkond sõitis roomikautol ülemisele lennuväljale. Polaarpäeva tõttu oli südaöinegi tund valge ning täie hooga läks stardieelne askeldus lahti. Kell pool neli hommikul sai kõik õhkutõusmiseks valmis. Nagu paha vaim ilmus viimasel minutil ülemate ette Dzerdzejevski ning teatas:

«Põhja pool valitseb suur pilvitus.»

Sünoptiku hääletoon oli ametlik, ilma igasuguse irooniavarjundita, aga ometi oleks Vodopjanov tahtnud talle vastu vahtimist virutada.

Sünoptik tabas nähtavasti lenduri meeleolu ning sõnas:

103

«Ma vabandan, kuid olen sunnitud oma lubaduse hea ilma suhtes tagasi võtma.»

Seal ta seisis, see Boriss Dzerdzejevski — laitmatu rüht, tumedad lõunamaalase silmad, äsja raseeritud põsed levitamas kalli odekolonni lõhna, must lõuahabe muutmas nägu

---

9Ka E. Krenkel on Eestimaaga seotud isik, ta on lapsepõlves Tartus elanud.

kiilukujuliseks, seisis nagu mingi Mefis-tofeles, kes Fausti rõõmuhetke tulnud rikkuma. Kolmteist lendajat — jah, kolmteist neid kokku tuli — ümbritsesid sünoptikut ähvardava poolringina. Oi, kuidas nad vihkasid sel silmapilgul seda väärikat Dzerdzejevs-kit, maha oleksid nad tahtnud teda tõugata, veeretada sulalumes ning lükata järsakust alla! Aga sünoptik ei teinud väljagi vihaste pilkude torgetest, ta hoiak oli kui Lutheril, kes Wittenbergi kiriku trepile astus ja kuulutas: «Siin ma seisan ja teisiti ei või!»* Ka Dzerdzejevski ei võinud teisiti, ta oli teadlane ning teadlase kohus on alati tõtt rääkida. Tõtt rääkida ja hoiatada ohu eest ka siis, kui kõik ihkavad kuulda meeldivat valet ning tahavad kuristikku paiskuda.

«Kas siis üldse ei saa lennata?» küsis Schmidt.

«Seda ma ei ütleks, kui te suudate pilvedest läbi tungida kõrgemale,» vastas ilmateadlane.

Vodopjanov, Spirin ja Schmidt vaatasid üksteisele küsivalt otsa, heitsid pilgu karusnahkseisse kasukaisse ning lendurijakkidesse rõivastatud inimeste poolringile. Nende hoiak meenutas saduldatud sõjaratsude rühti, kui on kõlanud lahingusignaal. Raske on ülesärritatud ratsusid paigal hoida, neil on tormamishoog juba kin-drekontides. Tarvitseb neid ainult kannustada ning nad tormavad läbi ka kõige tihedamast vaenlase leerist.

Vodopjanov vahetas ekspeditsiooni ülemaga veel ühe pilgu ning ütles siis sõna, mida talt oodati:

«Lendame!»

* Teoloogiadoktor Martin Luther (1483—1546) astus välja katoliku kiriku mõnede rituaalide ja põhimõtete vastu, kujunedes saksa protestantliku liikumise juhiks ja reformeeritud kiriku rajajaks. Luterlus võitis ka Eestis ja Lätis. 1522. a. lõi M. Luther katoliku kirikut kritiseerivad teesid Saksamaal Wittenbergi kiriku uksele.

104

Vodopjanovi juurde astusid üksteise järel Rudolfi saarele jäävate lennukite piloodid Molokov, Mazuruk,

Aleksejev, Kruse. Mõni kaelustas, mõni surus ainult kätt, mõni patsutas õlale — kõik nad soovisid õnnelikku reisi, kuid keegi ei väljendanud seda sõnaga. Hea reisi soovimine oli tabu, seda peeti lendurite hulgas halvaks endeks. Nagu kõik riskima pidavad inimesed, uskusid ka piloodid endeid ja ennustusi.

Momendil, kui N-170 mootorid juba mürisesid, iimus aerodroomi kohale lennuk. Ta tegi tiiru startijäte kohal ning laskus väljaku servale. See oli Golovin, kes oli kasutanud taeva selgumist Rudolfi saarele pöördumiseks. Kadunud poja kojutulek kinnitas veelgi väljalen-dajate eneseusku. Juhtlennuki piloodid vahetasid Golo-viniga mõne lause ilma kohta ning istusid kiirustades tagasi oma kohtadele.

Trojanovski, õnnelik Mark Trojanovski filmis kiiruga mõned kaadrid startivast lennukist ning ronis viimasena sisse. Siis sulgus luuk, lennuk pöördus stardirajale ning juba ta tõusis õhku.

Oli kell 4 ja 52 minutit 1937. aasta 21. mai hommikul.

Leonhard Kruse ja teised lendurid kogunesid raadio-ruhvi. Kõik nad oleksid tahtnud olla Vodopjanovi, Babuškini ja Spirini asemel. Mazuruk, Molokov ja Aleksejev võisid end lohutada sellega, et nende päev on alles ees, võib-olla tuleb see juba homme. Kõik ei saa esimesed olla, pole halb lennata Põhjanabale ka kolmanda või kümnendana.

Leonhard Krusele seda lohutust ei jäänud. Tema väike P-5 polnud määratud poolusele lendama. Viibida nii lähedal Põhjanabale ning siiski mitte pääseda sinna! Ta mõistis väga hästi Nanseni tunnet, kui see jõudis 86. laiuskraadini ja pidi sealt tagasi pöörduma. Kulutada kogu oma elu Arktika avastamiseks ja uurimiseks ning pöörduda tagasi 86. põhjalaiuselt, mitte jõuda Põhjanabani, jätta pooluse vallutamise au teistele! Ka tema, Leonhard Kruse, on jõudnud välja 86. kraadini ja sealt tagasi tulnud. Võib-olla jõuab ta uuesti nii kaugele ja pöördub sealt jälle tagasi Rudolfile. Ja Rudolfilt Moskvasse, Moskvast Dicksonile või Tiksile, aga vaevalt Põhjanabale...

Ta laenas Aleksejevi käest Nanseni päevaraamatu ning hakkas uuesti lugema kohta, kus norralane pöördus oma põhikursilt ära lõunasse, Franz Josephi maale.

105

Aeg-ajalt jõudsid lennuki N-170 raadiogrammid Rudolfi saarele.

Dzerdzejevskil oli jällegi olnud õigus — juba poole tunni pärast sattus Vodopjanov pilvedesse. Nelikümmend minutit õnnestus lennata kahe pilvekihi vahelises koridoris, siis sulgus seegi võimalus, algas pimelend raadiomajaka ja aparatuuri abil. Lennuk kolmeteistkümne vapraga rühkis edasi, tund kulus tunni järel, laiuskraad ületati laiuskraadi järel. 88. paralleelilt võis Sima Ivanov teatada päikese ilmumisest taevasse. Lennatakse 1800 meetri kõrgusel ning maastik all paistvat lausa fantastiline oma sätendavate lumeväljadega. 100 kilomeetrit enne poolust sattus lennuk jälle pilvedesse.

Raadioruhvi uksele ja naabertuppa kogunes järjest rohkem rahvast, kõik tahtsid viivituseta kuulda maandumisest poolusel.

«Vaikust!» käratas sumisejate sekka radist.

Jutud katkesid. Stromilov jõudis paberilehele kirjutada raadiogrammi sissejuhatavad sõnad, kui saade poolelt tähelt katkes. Kuidas ta ka ei kuulatanud, Sima Ivanov raadiogrammi enam ei jätkanud. Tuhmilt kuuldus ainult Soovide neeme ja Amderma piiksumine. Ärevas ootuses möödus kümme minutit, kakskümmend, pool tundi — Põhjanaba lennuk vaikis.

Midagi pidi olema juhtunud. Raadio viga ei tohtinud see olla, seni oli kuuldavus olnud hea. Kas tõesti maandumine Põhjanabal ebaõnnestus? Põrkasid nad vastu jäärünka?

Keegi ei andnud vastust.

Seveljovil ei jäänud muud üle, kui teatada ärevast vaikimisest Moskvasse.

Pealinnast saabus Rudolfi saarele valitsuse raadiogramm, mis käskis valmis seada ülejäänud lennukid ning esimesel võimalusel minna N-170-ndat otsima.

Rudolfi saare lennuväljadel ei magatud niigi, nüüd algas veelgi elavam askeldamine. Käivitati prooviks mootoreid ning lülitati jälle süüde välja — udu ei lasknud õhku tõusta.

Nii Stromilov kui ka teiste polaarjaamade radistid kuulatasid pingsalt eetrit, et tabada kas või osakest kadunud ekspeditsiooni raadiogrammist.

Kuid keegi ei kuulnud kadunud inimestest midagi.

20. MOOTOR EI TOHI VAIKIDA

Ühetooniliselt undas neli võimsat mootorit, suur lennuk lõhestas pilveräbalaid ning kihutas ühtlase kiirusega põhja poole.

Tüürimehe kabiinis üksinda istuva ekspeditsiooni ülema juurde tuli pardamehhaanik Flegont Bassein, heitis ettevaatliku pilgu ümberringi ning ütles poolsosinal:

«Tunni aja pärast, aga võib-olla juba varem, jääb üks mootor seisma. Antifriis niriseb kuskilt välja, mootor kuumeneb üle ning kõrbeb varsti kinni. Meil oleks tarvis maanduda.»

«Kas te Vodopjanovile teatasite?»

«Ei veel. Ma tean juba ette, mis ta ütleb: «Lendame edasi kolme mootoriga.»»

Akadeemik sasis oma habet, vaikis paar hetke ja ohkas raskelt. Et see just nüüd pidi juhtuma, kui oldi nii ligidal eesmärgile! Kui aastatetagused unistused on täide minemas ... Ja nüüd see õnnetu mootor!

Lõpuks tegi ekspeditsiooni ülem suu lahti ja sõnas vaevukuuldavalt: «Ma tahaksin ka edasi lennata nii palju kui vähegi võimalik. Mida ligemale Põhjanabale,

107

seda parem. Aga tuleb teatada Vodopjanovile. Kuidas tema otsustab, nii teeme.»

Pardamehhaanik läks piloodi juurde:

«Mihhail Vassiljevitš, tunni aja pärast, aga võib-olla ka varem jääb üks mootor seisma.»

«Missugune?»

«Vasem keskmine.»

«Mispärast?»

«Mootorist voolab välja antifriis, radiaator lekib.»

Vodopjanov vaikis ja pigistas oma tugevad lõuapärad kokku, nii et suu muutus kriipsuks. Siis surus ta huul-tekriipsu vahelt välja küsimuse: «Kas sa kellelegi juba lekkimisest kõnelesid?»

«Ainult Schmidtile.»

«Ja mis tema ütles?»

«Käskis sulle ette kanda.»

Ühtlaselt undas neli võimsat mootorit, mingit ebakõla ei tabanud isegi kogenud kõrv. Lennuk kihutas endise kiirusega Põhjanaba poole.

«Lendame siis kolme mootoriga!» otsustas Vodopjanov, Nõukogude Liidu kangelane.

«Schmidt arvab ka, et tuleks edasi lennata.»

«Ainult passi peale, Flegont, mitte kellelegi sõna sellest. Ei maksa paanikat teha.»

«Olen vait kui haud,» kinnitas Flegont Bassein ning läks uuesti ekspeditsiooni ülema juurde, et teatada piloodi otsusest.

Akadeemik silus habet ja sõnas siis mõtlikult:

«Hästi. Kolm mootorit on ikkagi kolm mootorit.»

Kui mehhaanik suundus haiget mootorit jälgima, peatas teda vahekäigus Papanin. Vanal polaarmehel oli omadus õnnetusi õhust haista.

«Mis teil seal juhtus?»

«Ei midagi,» kohmas Bassein.

«Sa ära aja mulle udu, ma näen juba su silmist, et asi pole puhas,» muutus Papanin umbusklikuks.

Aga Bassein jäigi triivjaama ülemale vastuse võlgu ning kiirustas eemale.

Peale mehhaanikute oli ka tüürimees Spirin märganud vasakpoolse keskmise mootori kohal aurupilve-kest. Ta tuli Vodopjanovi juurde, käis nagu kass ümber palava pudru, tegi juttu ilmast, teatas, et lennuk on

108

ületamas 85. laiuskraadi. Sõnas siis justkui lohutada tahtvalt:

«Kui asi hullemaks ei lähe, jõuame kindlasti Põhjanabale.»

Ise sihtis samal ajal silmanurgast armatuurlaua osuteid. Vasakpoolse keskmise mootori jahutusvee ja õli temperatuur oli tõusnud normaalsest kõrgemale.

Spirin läks vahekäiku vasaku tiiva juurde. Siin sagisid rahutult mehhaanikud, tüürimehele tuli vastu punetava näoga Bassein, ühes käes ämber, teises märg räbal.

Vasaku tiiva sisemusse viiv metall-luuk seisis lahti. Radiaatori üks ülemisi torusid lekkis. Vigast kohta oli püütud parandada isoleerpaelaga, kuid see ei aidanud, antifriis jätkas torustikust väljatungimist. Ja siis tulid mehhaanikud lihtsale mõttele, kuidas mootor päästa. Nad mähkisid katkise koha ümber räbalaid, riie imes vedeliku endasse, lapinutsakud väänati kuivaks ämbrisse ning antifriis valati sealt tagasi radiaatorisse. Nii õnnestus säilitada j ahutusvedelikku ning mootori ülekuumenemine ei muutunud ohtlikuks.

Kuid selle pealtnäha lihtsa protseduuriga polnud kerge hakkama saada. Et pääseda avarii paika, tuli avada tiiva välisklapp ja pista sealt välja paljad käed räbalaga ning hoida seda ümber lekkimiskoha. Riidesse imenduv keev vedelik kõrvetas sõrmi, pakaseline tuul pures jäiste hammastega randmeid ja käeselgi. Mehhaanikud vahetasid kolmekesi järjest üksteist välja, ent peagi jõudis kätte jälle esimese järjekord. Ja nii oli kestnud see juba üle kolme tunni. Kõrvetus sõrmedes, jäisus randmetes, higi laubal.

Bassein leidis korraks mahti lipata Vodopjanovi juurde ning karjus talle kõrva:

«Mihhail Vassiljevitš, lenda rahulikult — mootor jääb töötama!»

Endiselt undas neli mootorit, lennuk kihutas muutumatu kiirusega läbi Arktika taeva.10

21. MAAKERA TELG

Spirin tuli piloodikabiini ja teatas otsekui rongikon-duktor:

«Pooluseni jääb kakskümmend minutit!»

Vodopjanov noogutas vastuseks, tõstmata pilku armatuurlaualt: ikka ei ilmunud teele ühtegi pilve-lahku, mille kaudu laskuda jäise kaane all puhkava ookeani pinnale.

Tükk aega hiljem astus tüürimees Schmidti juurde:

«Kahe minuti pärast on poolus!»

«Tore!»

«Lubage lennata veel kümme minutit.» «Milleks?»

10Selles peatükis on toetutud M. Vodopjanovi versioonile raamatus «На крыльях в Арктику».

«Põhjanaba on praegu kaetud pilvedega ning meil ei õnnestu võib-olla niipea määrata koordinaate. Jää ei püsi paigal ning asukoha kindlaksmääramise ajal võime juba olla triivinud palju kilomeetreid poolusest mööda. Siin võib jää liikuda kuni 20 kilomeetrit ööpäevas.»

«Õigus, parem on üle lennata kui enne poolust maanduda. Pealegi toob triivimise suund meid poolusele tagasi ning astronoomiliste mõõtmiste aegu võime juhtuda

110

just maakera lagipähe. Peame õppust võtma ka Cookist, kelle poolusele jõudmise üle kaheldakse tänapäevani,» sõnas Schmidt elutargalt.

Spirin kontrollis, veel kord arvutusi ning ütles siis pidulikult lennuki sisemikrofoni:

«Meie all on poolus!»

Kohe haaras ta kaenlasse sekstandi ning ruttas lennuki tagumise akna juurde, et uuesti mõõta päikese kõrgust. Spirin heitis pilgu kronomeetrile ja numbreid paberile kirjutades tundis, kuidas käsi väriseb. Uued arvutused näitasid, et lennuk asub täpselt maakera telje tipu kohal.

Kõiki haaras kirjeldamatu erutus. Nad olid selle saavutanud! Nad olid kõigi purgaade, pilvede ja udu kiuste jõudnud Põhjanabale!

Kümmekond minutit pärast viimast mõõtmist andis Spirin Vodopjanovile märku. Piloot tegi pooleringilise pöörde ja sukeldus paksu pilvekihti.

Kui ainult pilved ei küüniks otse jääpinnani!

Kõrgus tuhat meetrit — pilved nagu piimasupp.

Kaheksasada meetrit — puuvilialadu.

Kuussada meetrit — klombiliseks vanunud vatitekk.

Viissada meetrit —...

«Näen maad!!» karjatas keegi.

«Maa! Maa...» häälitsesid poolrõõmsalt, poolhäm-mastunult teisedki.

Lennuki all valendasid ääretud jääväljad. Väljadele joonistasid mustreid suurtest rüsijääplokkidest kuhja-tised ja rinnatised.

Lennuk laskus veelgi madalamale. Enam-vähem tasa-seid lagendikke hakkas kõigile silma.

«Vaat kus hea väljak!» hüüdis Babuškin ning vehkis pöidlaga paremale.

Spirin pakkus lagendikku vasakul:

«Mihhail Vassiljevita, kas pole minu väljak kenam?»

«Täiesti korralik jääväli,» kiitis Vodopjanov takka, aga ei tuurinud siiski sinna.

Vodopjanov otsis oma väljakut. Kui lagendikke oli valida, miks pidi ta leppima teiste poolt väljavaada-tuga?

Ees all lõikus risti lennuki suunaga pikk jääplokkide ahelik, teisel pool seda algas aga tasane valge lagendik.

111

Ka teistest külgedest ümbritses välja jäämüür, koht näis otsekui mingi jäätunud muistne hiigellinnus.

«Näete, see siin on minu väljak!» hõikas Vodopjanov, tegi tiiru platsi kohal ning hakkas maanduma.

Jutud lakkasid, kõik pidasid hinge kinni. Kas on jää Põhjanabal küllalt paks ning kannatab välja suure lennumasina raskust? Kas on lagendik tõepoolest tasane või viskab ootamatult teliku ette jäärünga?

Ühtlaselt libisesid hiigelsuusad mööda puutumatut lund, joonestades sinna esimesed jäljed.

Lennuk peatus sujuvalt.

Kõik hakkasid karjuma hurraa.

Vodopjanov heitis pilgu kellale — see näitas 11.35. Oli 1937. aasta 21. mai. Nad olid jõudnud juba muuta selle kuupäeva ajalooliseks.

Väike nõutus tekkis pärast luugi avamist. Kes esimesena astub Põhjanabale? Tüürimehe kabiinist ilmus nähtavale kahe akadeemia akadeemik, Põhjameretee ülem Otto Juljevitš Schmidt. Kõik tegid teed pikahabemelisele ülemale, kes jäi seisma lävele, et heita pilk oma unistuste paigale.

Nüüd oli ta siis tema ees, see Põhjanaba. Too valge lagendik, mis oli vajanud nii palju plaanipidamisi, mitmeaastast ettevalmistust ja hoovõttu, mis oli nõudnud unetuid öid ja pingelisi päevi, mis oli toonud halle karvu neljakümne viie aastase mehe juustesse ja habemesse. Too koht, mille pärast oli nii palju vaeva ja raha kulutatud, hukutatud laevu, dirižaableid ja lennukeid. Too paik, mis oli purustanud nii palju unistusi ja lootusi, muserdanud nooruspäevi ning kibestanud vanadusaas-taid, mis oli endale nõudnud isegi inimelusid.

Nüüd laius siis see koht nende ees, too Põhjanaba. Ja ta oli tühi ja paljas lumine lagendik, nagu neid võib kõikjal näha nii põhja kui ka lõuna pool polaarringi. Ta oli nii vihastamapanevalt üksluine ja harilik.

Nii seisataski Schmidt lävel pisut nagu pettunult. Ja nii jõudis tema käe alt läbi pugeda ning esimesena alla lumme hüpata Mark Trojanovski.

See võis ju häbematusena näida, kuid elukutse kohustab. Kuidas oleks saanud muidu filmilindile jäädvustada ajaloolist astumist poolusele, kui operaator poleks seal juba ees olnud? Trojanovski kaamera juba suriseski, kui

112

Schmidt, Papanin, Vodopjanov ja ülejäänud mehed väljusid.

Schmidt laskus põlvele ning suudles lund, tõmbas kinda käest, murdis rünga küljest jääkillu ja pistis suhu. Hüppas siis püsti, rapsis habeme lumeebemeist puhtaks ning puhkes valjusti naerma.

Kõik teisedki pahvatasid naerma ning pistsid hurraa karjuma.

«Elagu meie suur kodumaa!» hüüti kõnekoorina.

«Noh, kus on siis maakera telg?» küsis naerdes vana lennuäss Babuškin Jevgeni Fjodorovilt, kes oma suurte imestavate lapsesilmadega ümbrust uudistas.

«Jah, näita meile maakera telge!» karglesid nooremadki ümber Jevgeni. «Sa oled astronoom, sa pead teadma!»

«Maakera telg on minule alati seal, kus mina seisan,» leidis Fjodorov filosoofilise vastuse. «Meie maailmapilt on ikka suhteline, me tahame ikka ise olla maailma keskpunktis.»

22. SIMA IVANOVI MUST PÄEV

Ainult Sima Ivanovi ei olnud jääl näha. Võis jääda mulje, et Sima on kõige tugevamate närvidega mees, keda isegi Põhjanaba ei loksuta. Ka ekspeditsiooni ülemale hakkas silma, et elavaloomulist radisti pole kuskil näha:

«Kus on Ivanov? Tarvis kohe saata teade meie maandumisest.»

Sima Ivanov istus aga lennukis raadiosaatja juures ning otsis selle rikke põhjust. Juba pool tundi vaikis lennuki saatja, viimane raadiogramm katkes poolelt sõnalt. Ei olnud jõutud Suurele Maale teatada sedagi, et lennuk N-170 oli jõudnud Põhjanaba kohale. Kindlasti nii Rudolfi saarel kui ka kaugemal närvitseti nende pärast. Nemad aga on õnnelikult maandunud, ainult Sima Ivanov ei suuda sellest maailmale teatada. Ja vaene poiss tundis, kuidas kõikide pilgud hakkavad puurima teda, Sima Ivanov jääb ekspeditsiooni igaveseks häbiplekiks. Veel tormakamalt hakkas ta aparaati lahti monteerima.

Et see just sellisel tunnil pidi juhtuma!

Suuremat õnnetust poleks Sima osanud endale ette

114

kujutada. Ja nii ei eksisteerinud Simale mingit Põhjanaba, N-170 radisti Ivanovi maailm koosnes vaid raa-diolampide reast, juhtmete rägastikust ning kruvikeerajast.

1937. aasta 21. mai — too Nõukogudemaa suurhetk — oli Sima Ivanovi must päev.

Sima leidis varsti rikke põhjuse üles — oli põlenud läbi muundaja. Seda polnud asendada millegagi.

Nüüd jäi ainsaks väljapääsuks kiiresti lennukist välja laadida ning kokku monteerida triivjaama suur saatja. Papanin oli juba suutnud elada sisse Põhjanaba peremehe ossa: ta sammus viiskümmend sammu eemale ja tõmbas hundinahkse saapaga lumme kahe suure jää-rünga vahele risti:

«Siia tuleb raadiojaam!»

Sellise hääletooniga võis ütelda kord ka tsaar Peeter Neeva kaldal:

«Siia peab saama linn!»

Näidatud kohta tõmbasid Schmidt ja Papanin isiklikult lahti esimese telgi, mis muutus samas raadiotöö-kojaks. Nartal veeti kohale saatejaama aparatuur, Ernst Krenkel ja Sima Ivanov hakkasid seda palavikuliselt kokku monteerima. Teised püstitasid sel ajal kaks metallmasti ning tõmbasid üles antenni. Nagu seened pärast vihma tekkisid lagendikule üksteise järel elamis-telgid.

Kuid kauaoodatud sõnumit ei suudetud eetrisse anda veel niipea. Selgus, et pakane oli tühjendanud akumulaatorid, tuli hakata neid uuesti laadima. Siin aitas hädast välja igavesti peremehelik Papanin. Tema varustuse hulgas leidus ka dünamo. Vabad mehed pandi vänta keerutama ning elektrit tootma.

Papaninit jätkus korraldama ja käsutama igale poole. Juba oli ta lasknud teed keeta ja paar toidumoona kasti avada, juba ta ilmus radistide juurde küsima:

«Kuidas on, poisid?»

«Läheb veel aega,» vastas Krenkel. «Akudes alles hakkas hape mulksuma.»

Aeg, mis üle jääväljade lendamisel oli veninud nii pikkamisi, hakkas nüüd Põhjanabal meeletult tormama. Astronoom Jevgeni Fjodorovil oli õigus, et maailmapilt on suhteline. Kuidas kõik ka ei rutanud, lennuki raa-

115

diosaatja vaikimisest alates möödus kaksteist tundi, enne kui raadiojaam «Põhjapoolus» tööle hakkas.

Ja kogu see kaksteist tundi piinlesid Rudolfi saarel Seveljov, lendurid ja radistid, närvitseti Moskvas Razini tänavas, Põhjameretee Peavalitsuse kabinettides, murti pead «Pravda» ja «Izvestija» toimetustes, karjuti üksteise peale trükikodades. Kas murda Põhjanaba ekspeditsiooni kohta käivad artiklid numbrisse, kas jätta ruumi raadiogrammidele Põhjanabale jõudmise kohta või anda matritseerida leheküljed hoopis igapäevasemate sõnumitega? Niisugustel tundidel saavad infarkti toimetajad ja lähevad halliks leheküljendajad ...

On kerge ette kujutada üheaegset kergendusohet Rudolfi saarel, Leningradis ja Moskvas, kui kõlas eetris uue raadiojaama esimene kutsung ning pärast esialgset lühiteadet hakati edasi andma akadeemik Schmidti pooleleheküljelist raadiogrammi, mis algas nii kuiva ja asjaliku lausega:

«KELL 11 JA 10 MINUTIT LENDAS LENNUK «NSVL N-170» VODOPJANOVI, BABUSKINI, SPI-RINI JA VANEMMEHHAANIK BASSEINI JUHTIMISEL ÜLE PÕHJAPOOLUSE ... »11

See on toosama mälestusväärne raadiogramm, mis ilmus 22. mai hommikul maailma kõigi suurte päevalehtede esiküljele, millega hiljem alustas oma päevikut Ivan Papanin, mida hiljem trükiti ära kooliõpikuis.

23. UANDIMÄE VARANDUS

Lõppes mure ühe lennuki pärast, algas see kohe teise pärast — ei tulnud rahu Franz Josephi maale ega Põhjanabale.

Suurem jagu ekspeditsiooni varustust lebas ikka veel Rudolfi saarel ning ootas jäälaagrisse toimetamist. Polnud Põhjanabale jõudnud triivjaama elamistelkki — too kuulus neljakihiline, hahasulgedega vooderdatud eritellimuse toode. Fjodorov ja Siršov ootasid aga pikisilmi oma aparaate.

25. mail selgis taevas Põhjanaba kohal ning Vodo-pjanov andis raadio teel edasi soovituse välja lennata. Rudolfi saare kohal rippus aga jälle udu ning Seveljov saatis pärast lõunat lennuki N-128 luurele.

Leonhard Kruse murdis pimelennul pilveseinast läbi ning tegi kindlaks, et 83. laiuskraadil algab selge taevas. Kui luuraja ilma seiklusteta saarele tagasi jõudis, anti uuesti start. Ülemisel lennuväljal käivitas sedapuhku juhtpiloodiks määratud Vassili Molokov N-171 mootorid. Temaga lendas kaasa ka ekspeditsiooni ülema asetäitja Seveljov. Samuti startisid N-172 Anatoli Aleksejevi ja N-169 Ilja Mazuruki juhtimisel. Üldse jäi Rudolfi saarel lagedaks: ära lendasid ka piloodid Moškovski,

117

Orlov ja Kozlov, tüürimehed Ritsland, Akku-ratov ja Zukov, peale selle mehhaanikute salk. Võisid nüüd lennukitesse ronida ka korrespondendid Brontman ja Vilenski.

Kolm hiigellindu tõusid lendu, aerodroomile jäi neile järele vaatama vaid kaks pilooti — Pavel Golovin ja Leonhard Kruse. Üks veel siledanäoline nooruk, teine juba murekurdudega keskeas mees. Golovin, too Moskva-lähiste poiss, oli vähemalt Põhjanaba kohal tiiru ära teinud, Otepää mees polnud Nanseni piirist kaugemale saanud.

11И. Д. П а п а н и н , Жизнь на льдине. Москва 1966, lk. 29.

Ja nii ta seisis seal üksi tühjal lennuväljal, idatuul hõlmades ja nukrus silmades. Oleks võinud ju temagi olla nende lendajate hulgas. Aga saatus oli jällegi olnud vastu. Pidi ju tema lendama tol neljandal lennukil N-169, selle raadiokutsungki oli koostatud tema nime esitähtedega — ULK. .. ULK ... ULK . .. Aga ei tulnud tal kasutada seda signaali. Pärast treeninglendude lõppu Moskvas oli aerodroomil tema juurde astunud Mazuruk ning teatanud, et N-169 esimese piloodina hakkab lendama tema, Kruse on määratud teiseks piloodiks.

Ei ütelnud ta, Leonhard, selle peale musta ega valget, sõitis taksoga hotelli ja käskis Rosal kohvrid pakkida. Ei ole neil Moskvas enam midagi teha. Ta pole veel nii vana ja väeti, et peab oma õpilase juurde minema teiseks piloodiks. Mazuruki õpetas ju Balašovi lennukoolis välja tema, Leonhard. Rosa keelitas teda minema Schmidti juurde, küllap see ümberpaigutus on tehtud ekspeditsiooni ülema selja taga. Laskis ju Schmidt määrata Leonhardi kõigi ekspeditsiooni pilootide treeneriks. Ja nüüd ei kõlba Leonhard Kruse enam kuhugi! Rosa oli küll energiline naine ja oskas auku pähe rääkida, kuid seekord kulutas ta sõnu asjatult: ei läinud ta, Leonhard, ei Schmidti, ei Vodopjanovi ega kellegi kolmanda juurde. Aga õhtul otsisid Krusede numbritoa üles Seveljov ja Golovin. Meestel meeste sõnad — nad said ta pehmeks rääkida, kui pakkusid taile luurelennukit. Teise piloodina ei tarvitsenud ta siiski lennata. Ja nii on ta ikkagi siin, Rudolfi saarel.

Jah, vahel on ta äkiline. Hea, et tulid tol õhtul Seveljov ja Golovin. Rumalasti oleks ta teinud, kui oleks siis

118

Moskvast ära sõitnud. Tasus lennata 86. põhjalaiuseni. Ka P-5-nda komandörina oli sellest ekspeditsioonist osavõtt suur asi. Ei tule sellist lendu teist korda. Ja tema sai juba kolmkümmend kaheksa aastat vanaks. Pilootide iga ei ole igavene.

Schmidti marsruut oli võimas ettevõtmine, see oli suur lend. Säärane lend juhtub inimese teele ainult kõrd elus.

Leonhard Kruse võpatas puudutusest õlale — tema selja taga seisis lennuvälja komandant, longus vurrudega Melnikov:

«Ärge kurvastage, näh, isanime ei tule meelde..., mina, näete, ei lenda enam üldse.»

«Minu isa kutsutakse Gustav, ega sellest olegi kerge isanime tuletada, ja meil Eestis seda ei tarvitatagi,» sõnas lendur.

«Eestist? Ah soo, te Gustavitš, olete Eestist, see on seal Leningradi taga?»

«Seal jah,» näitas lendur käega ebamääraselt edelasse. «Ligi kolme tuhande kilomeetri taga.»

«Jajah .. . Minu kodupaika tuleb üle kolme tuhande. Olete kuulnud säärast paika nagu Lõsva? Uraalides, Nižni-Tagilist törts maad lääne poole...» sõnas vana Arktika-mees. «Tulge, Gustavitš, minu ubrikusse, kui viletsaks ei pea, ajame sõna juttu ja joome teed.»

Läksid, istusid ja ajasid rohkemgi kui sõna juttu.

«Ütelge, Melnikov, kas ma olen juba vana?» küsis äkki lendur.

«Minge nüüd, Leonhard Gustavitš, te kõlbate mulle ju pojaks. Aga minulgi on veel teisel pool polaarringi tegemist,» sõnas Melnikov. «Miks te nii küsite?»

«Minu isa oli noores eas õpetaja. Ta on kõnelnud, mihuke kriipiv tunne on kevadel, kui kool lahti lastakse ning kõik õpilased lähevad laiali ning koolmeister jääb üksi tühja majja. Et siis tuleb säärane mõte, nagu oleksid räsitud tiivaga pääsuke, kes ei saa teistega ühes lennata. Minul on ka täna sihuke meeleolu. Need, kes nüüd ära lendasid, olid muist ka minu õpilased.»

Lendur tõmbas nahkjaki taskust välja kulunud rahakoti ning tõi sealt lagedale venekeelse pitseriga paberi. Melnikov luges:

119

8. I 1937.

GUAP LENNUSALGA KOMANDÖRILE SM. V. M. REMISJUKILE

Teie aerodroomil hakkavad treenima järgmised Põh-jameretee Polaarlennunduse Valitsuse piloodid:

1. Vodopjanov, M. V.

Molokov, V. S.

Babuškin, M. S.

Aleksejev, A. D.

Kozlov, M. I.

Golovin, P. G.

Mazuruk, I. P.

Vlassov, G. P.,

kellel on vastavalt vormistatud pilooditunnistused.

Kogu lennundusliku ettevalmistuse eest vastutavaks isikuks on 1. järgu piloot, Põhjameretee Polaarlennunduse Valitsuse Eriotstarbelise Lennusalga komandöri asetäitja L. G. KRUSE, kelle korralduse järgi määratakse kindlaks Polaarlennunduse Valitsuse pilootide lendude graafik, samuti lendude eesmärk ja ülesanne.

Põhjameretee Polaarlennunduse Valitsuse Ülem:

Seveljov. Operatiivosakonna ülem:

Babuškin*

«Noh, siis olid nad kõvade kätega mehe käes. Ma olen vahel natuke imestanud, missuguse pilvesupiga te olete õhku tõusnud. Ma lendasin ka kunagi P-5-ga, väärt masin on, aga nõuab tugevat karakterit,» sõnas Melnikov.

Ja nii nad seal siis kahekesi juttu ajasid. Uraalide mees oskas kuulata ja parajal kohal küsiva või noogu-tava sõna sekka poetada. Ja Leonhard Kruse rääkis tollele võõrale vanamehele isegi sellest, mida ta sõp-radelegi ei tavatsenud pajatada: hõbepajust Käpa oja kaldal, eesti pulmade kandlemängust, Uandimäkke maetud muistsest kullast...

120

«... Tulnud vaenuvägi Uandimäe alla, pole kohalik rahvas selle vastu saanud, pidid rahu pakkuma. Vaenlaste vürst nõudnud peale muu ka Uandi vanema tütart Vaiket. Tahtnudki Vaike päästa kodurahvast ning läinud vaenlaste laagrisse. Ei tahtnud tütarlaps aga ühte saada võõra vürstiga, palus end matta kodumulda ning kukutanud end mõõga otsa. Vürsti meelehärm olnud Suur, matnudki ta Vaike koos sõjasaagiks saadud kullaga Uandimäele. Preester pannud aga pahaks varanduse mullapõue heitmist, mananud selle maa põhja, nii et keegi teda kaevates kätte ei saa. Rahvas teab aga kinnitada, et varandus tõuseb ise mullapõuest üles, kui keegi mihklikuu kolmel vaimutunnil tagurpidi kõndides jalapikkuste sammudega kõnnib risti hauale ning vabastab mäe preestri needusest.»

«Noh, ja kas siis keegi pole püüdnud toda kohta needusest vabastada?» küsis Melnikov.

«Proovijaid olnud vanasti palju, aga keegi pole enam õiget paika üles leidnud.»

«Kas siis keegi ei tea seda kohta juhatada?»

«Ei vist. Minu vanaisa Käpa Rein, kes seda lugu jutustas, ütles küll, et see koht peab olema Uandimäe lagipeal suure kivi juurest kaks vene loogatäit edasi, aga ei mäletanud

enam temagi, missuguse ilmakaare suunas. Ja ei teata ka seda, kuidas vene loogaga vahemaad mõõta.»

«Ja see kuld on tänapäevani jäänud sinna mäkke?»

«Küllap. Ju otsis vist minu isagi toda ilmakaart, kuhu poole Uandimäe suure kivi juurest sammud seada. Jõudis Moskvasse. Mina, näete, olen juhtunud siia maailma lõppu, aga toda ilmakaart pole ikka leidnud ...»

«Oh, olete teie, eestlased, imelik rahvas! Vaikite ja nukrutsete, endal sellised jutud ja säärased varandused maha maetud.»

24. PÕHJANABA POSTKONTOR

Ei läinud ka järelväel Põhjanabale jõudmine kergesti. Ainult Molokovil ja tema noorukesel tüürimehel Rits-landil õnnestus oma lennuk 26. mai hommikul kella kolmveerand kuueks tuua Põhjanaba laagrisse. Eriti oli põhjust rõõmustada sedapuhku Sima Ivanovil — kolleeg Stromilov polnud unustanud talle Rudolfi saarelt kaasa tuua uut muundajat läbipõlenu asemele.

Aleksejevi lennuk N-172 jõudis üsna triivjaama ligidale, kuid eksis uttu ning maandus üksi jääle; laagrisse saabus ta päev hiljem. Nüüd osutus sünnipäevalapseks Papanin, kellele Aleksejev oli ära toonud tema peakorteri telgi, mille katust ehtisid suured tähed NSVL ja mustadel küljepaanidel valendas kiri PÕHJAMERE-TEE TRIIVIV EKSPEDITSIOON 1937.

Ilja Mazuruki meeskond saatis kuskil pooluse lähedal mööda aga koguni kümme päeva. Algul jäi lennuk N-169 teadmata kadunuks, siis õnnestus Dicksoni polaarjaama radistil temaga sidet luua. 29. mail tõusis Molokov Põhjanabalt õhku, et üles otsida kursilt eksinud lennuk, kuid hoolimata tunniajalisest tiirlemisest pooluse ümbruskonnas ei õnnestunud tal Mazuruki

122

meeskonnast mingit jälge leida. Vahele segasid jälle tuisud ja pilved, ning viimane koorem varustust jaamale «Põhjapoolus» jõudis kohale alles 5. juunil. Võibolla polnudki see suur hilinemine halb, sest Mazuruki meestetagi oli Põhjanaba elanike arv tõusnud juba veerandsajale ning triivjaama ülemal läks raskeks neile kõigile telkhotelle püstitada.

Nüüd olid siis kõik kohal ja võidi ka triivjaam «Põhjapoolus»12 ametlikult avada. Tühjal lumelagendikul oli telkidest ja jääonnidest kerkinud nii suur asula, et tekkis

---

12Hiljem sai see triiviv polaarjaam järjekorranumbri 1; vii-тэпе, 1969. aastal tegutsenud jaam on «Põhjapoolus-18».

tarvidus isegi tänavanimede järele. Lennuki, Nõukogude ja Lao tänav ühinesid ringikujulisel platsil, millele anti pealinlikult pidulik nimi — Punane väljak.

6. juunil 1937 kell 2 öösi (pimestava polaarpäikese tõttu oli aga valge nagu päeval) kogunes kogu Põhjanaba elanikkond sellele lumevärvi Punasele väljakule. Vaikseks jäid jäähurtsikud, oranžid siidtelgid ning triivjaama mustakarva peakorter, kikkiskõrvu kukkusid kuulatama lennukidki, kui akadeemik Schmidt astus nartale, rabas peast rebasenahkse läkiläki ning alustas kõnet. Ei olnud siin presiidiume ega pikki sissejuhatusi, ekspeditsiooni ülem sai valmis vähema kui kümne minutiga.

«... Täna me jätame hüvasti poolusega. Jätame hüvasti soojalt, sest Põhjanaba ei osutunud meile hirmuäratavaks, vaid külalislahkeks ning koduseks. Ta oleks otsekui sajandeid oodanud, et leida oma tõelisi peremehi.

Me lendame ära. Neli meie seltsimeest jääb poolusele. Oleme veendunud, et nad hoiavad kõrgel lippu, mille me neile nüüd üle anname. Me oleme kindlad, et nende töö teadusemaailmas ei lähe kunagi kaotsi, vaid saab meie maa ajaloos uueks bolševistlike võitude leheküljeks.»13

Kui Schmidt oli triivjaama ülemale üle andnud punase lipu, hüppas nartale Papanin ning võttis sõna Põhjanabale jääjate nimel. Siis tõmbas ta alumiinium-masti lehvima Nõukogude Liidu riigilipu ning ekspeditsiooni ülem kuulutas kõige põhjapoolsema polaarjaama avatuks.

123

Lennukite mootoreid oli proovitud juba varem, kõik näis valmis lahkumiseks. Mahajääjad andsid äralenda-jatele üle suusõnalisi sõnumeid ja rutuga kriipseldatud sedeleid. Seda nähes tuli Papaninile midagi meelde. Ta ruttas peatelki, tõstis sealt välja alumiiniumist tooli ja laua ning asetas selle ette suurte teravanurgaliste tähtedega kirjutatud sildi «PÕHJANABA PEAPOSTKONTOR».

See ei olnudki nali. Papanin oli kõike ette näinud ning Moskvas lasknud valmistada Põhjanaba templi. Tal oli kaasas ka kirjutusmasin ning nii võis ta oma sideülemale Ernst Krenkelile ütelda; «Minu kantselei saab töötada kõigi vorminõuete kohaselt.»

Nüüd lükkas ta laua taha Jevgeni Fjodorovi ning surus selle pihku templipadja ja Põhjanaba pitsati. Ja Jevgeni lõi esimesed pitsatijäljed Papanini enda kirjadele. Siis aga hakkas kirju nähtavale ilmuma igast taskust. Kes ei oleks tahtnud saada Põhjanaba templit! Oli neid kirju suuri ja väikesi, markidega ja ilma. Ning Fjodorov muudkui tembeldas. Milliseid ameteid kõik ei tule ühel Põhjanaba ränduril pidada: kunas olla tsensoriks, kunas postkontori ametnikuks!

Aga ühe asja oli Papanin siiski unustanud: õigel ajal nõutada Siderahvakomissariaadist Põhjanaba postmargi väljaaandmist. Muidugi, Põhjanaba vallutamisele ja triivjaamale pühendatud mark hiljem ju küll ilmus, kuid kõik need jäid liiga hiljaks, et saada Jevgeni Fjodorovi postkontorist peale tõelist Põhjanaba postitemplit. Kahju, et ükski filatelistide ühing ei olnud taibanud Papaninit oma liikmeks meelitada ning nii läks vett vedama üks ainulaadsemaid võimalusi filateelia ajaloos. Kui aga kellelgi peaks leiduma triivjaama «Põhja-poolus-1» kujutisega marke, mis on tembeldatud Põhjanaba templiga, siis ei maksa küll neidki võltsituks pidada, kuigi need pole kindlasti tembeldatud Põhjanabal, vaid jäälõhkuja «Murman» pardal või kõige paremal juhul kuskil Põhja-Jäämere nimetul jääpangal.

13И. Д. П а п а н и н, Жизнь на льдине. Москва 1966, lk. 38.

Sellal kui Jevgeni Fjodorov mängis postiametnikku, askeldasid Ernst Krenkel ja Sima Ivanov raadio-telgis.

Juba enne miitingut oli vastu võetud napisõnaline raadiogramm:

124

«PÕHJALAIUS 84°52'. KÕIK ON KORRAS. KRUSE.»

Rudolfi saar oli Põhjanabalt naasjatele külalislahkelt vastu saatnud väsimatu luuraja lennukil P-5. Et ta jälgiks pilvitust ning annaks suurtele lennukitele ilmateateid. Leonhard Kruse koos tüürimees Rubinštei-niga mängis sedapuhku vabatahtlikku merehädalist ning oli maandanud oma lennuki poolel teel.

Pärast esialgse sideme loomise raskusi õnnestuski nüüd Krenkelil saada Pooleteejaamast ilmateade:

«PÕHJANABA. SEVELJOVILE. TÄISPILVITUS 600 MEETRI KÕRGUSEL. NÄHTAVUS KAKSKÜMMEND KILOMEETRIT. KRUSE.»14

«Otto Juljevitš, on tarvis rutata äralennuga, seni kui lõunas pole ilm veel päriselt untsu läinud,» kiirustas Vodopjanov.

«Kui sellise ilmaga on võimalik lennata, siis mina kinni ei pea,» vastas ekspeditsiooni ülem.

«Lennukitesse!» kajas üle Põhjanaba Punase väljaku Vodopjanovi komandohüüd.

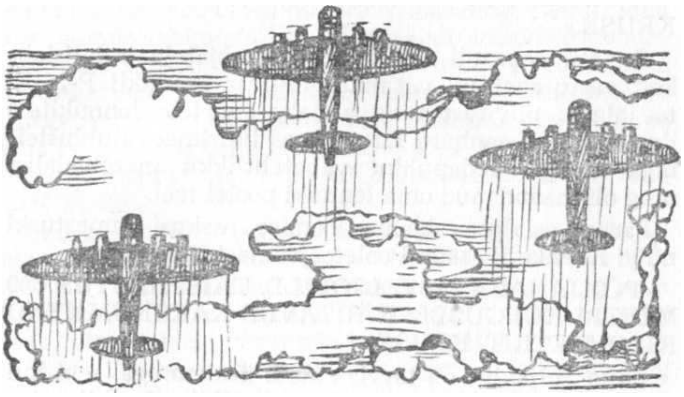
Veerand tunni pärast tõusid lennukid õhku. Neli inimest jäid maha ääretute jääväljade keskele.

Üks neist, Ivan Papanin, kirjutas hiljem oma päevikusse:

«Kell 3.40 lendasid kõik ära Rudolfile. Meie jäime neljakesi ning jälgisime, kuidas kõik neli õhulaeva kümne minuti jooksul õhku tõusid ning kaugenesid meist lõunasse...»

Ja nagu kokkuhoidlik peremees kunagi, ei suutnud triivjaama ülem jätta üles tähendamata talle iseloomulikku märkust:

«Keegi naljatas, et nüüd pole meie toiduvarud enam ohus, aga muidu rippus õhus ähvardus, et meie seltsimehed oleksid võinud need ära õgida sel ajal, kui nad poolusel viibisid ...»15



25. TAGASITULEK

Lennukid lahkusid Põhjanabalt kurgede rivis: ees Vodopjanov, paremal Mazuruk, kurakätt Aleksejev ning temast veel vasemal Molokov. Kuid peagi sattusid nad

---

. В о д о п ь я н о в , На крыльях в Арктику. Москва 1955, lk. 259.
15И. Д. П а п а н и н, Жизнь на льдине. Москва 1966, lk. 39.

pilvedesse ning rivisolijail polnud võimalik enam üksteist näha. Vodopjanov asus raadiomajaka järgi otsima 58. meridiaani, mis läks läbi Rudolfi saare ning oli järelikult kõige lühem tee tagasi. Algul polnud N-signaaii üldse kuulda, kuid veerand tunni jooksul õnnestus juht-piloodil jõuda majaka tsooni ning N ja A hakkasid kõrvaklappides ühesuguse tugevusega piiksuma.

«Kolme tunni pärast oleme Rudolfil,» kinnitas oma arvutused lõpetanud Spirin. Kõiki haaras rõõmus ootusärevus.

Kuskil nende all jääväljal pidi asuma lennuk N-128, kuid hajumata pilvesupis polnud lootustki seda näha. Ent poole tunni pärast tõi Sima Ivanov piloodi kätte Põhjanaba tee vahimeeste raadiogrammi:

«VODOPJANOVILE, MOLOKOVILE, ALEKSEJEVILE, MAZURUKILE. ÕNNELIKKU TEED! KRUSE, RUBINSTEIN.»

Kohe pärast seda kutsuti raadiotelefoni juurde Schmidt. Aleksejev teatas, et nagu ette võis arvata, ei

126

jätku tal Rudolfi saareni bensiini. 84. ja 85. laiuskraadi vahel, kus asub Kruse, näivad paiknevat tasased jääväljad, seepärast lubatagu tal siin maanduda. Ekspeditsiooni ülem nõutles paar hetke Vodopjanovi ja Babuš-kiniga ning andis Aleksejevile loa väljuda rivist. Vahepeal nähtaval olnud lennuk N-172 sukeldus pilvedesse ning kadus edasiiendajate silmist.

«Püüame murda pilvedest läbi ning otsida sobivat maandumispaika,» teatas Aleksejev raadiotelefoni teel.

Kümme minutit hiljem raporteeris N-172 tüürimees:

«Kõrgus kuussada meetrit, midagi pole näha. Lennuk hakkas kergelt jäätuma...»

Iga sõnaga muutus hääl nõrgemaks, juba üpris kaugelt kuuldus mõne minuti pärast uuesti tüürimees Zukovi tenor:

«Tugevasti loksutab... Kõrgus nelisada meetrit... Püüame ikka pilvedest läbi murda ...»

Tiheda pilvevati kiht suutis nähtavasti takistada nõrga jõulist ultralühiiainesaatjat.

Nagu maailma lõpust olid kuulda sõnad:

«Kõrgus kolmsada meetrit...»

Korraks muutus hääl tugevamaks, see tundus olevat piloot Aleksejev, kes erutatult hüüdis: «Näen ...»

Siis katkes ühendus täiesti. Mida nägid Anatoli Aleksejev, too Filosoofiks hüütud skeptilise pilguga piloot, ning tema nooreohtu tüürimees, see jäigi teadmata.

Juhtlennuki kabiini tekkis pingeline vaikus. Kõik ootasid, et raadiotelefon teeks veel häält või hakkaks telegraaf tiksuma morsemärke. Kuid N-172 vaikis. Kas õnnestus tal pilvemüürist läbi murda ja maanduda?

Kolm lennukit jätkasid teed Rudolfi saare poole. Tep-litzi lahelt anti väikeste vaheaegadega ilmateateid: suur lennuväli kord mattus uttu, kord jälle taevas seal selgis. Hakkas muret tegema ka ülejäänud kolme lennuki maandumine. Rudolfi saar pani mängu oma varumehe Goiovini ning saatis selle kahemootorilisel lennukil N-166 otsima saabujatele ajutist maandumisplatsi.

Juba oleks pidanud ilmuma nähtavale Austria kroonprintsi nimega saar, aga ees sinetas ainult mingi ähmane viirg.

Tüürimees Spirin sukeldus oma arvutusi kontrollima.

127

Kui ta uuesti pilgu tõstis, et teistelegi kinnitada, et nad peavad asuma Rudolfi saare lähistel, avanes ta silme ees maaliline panoraam.

Rudolfi saar seisis otsekui peopesal, lumiste väljade kohale kerkis hiiglaslik päikeses sätendav kuppel. Paremal all mustendasid majade nelinurksed täpid. Lennuki tiiva all ujusid tohutud jääpangad, olles üksteisest eraldatud kitsaste rohekassiniste lahvaveeribadega.

Madalal saare kohal lendas maailma lõpust tulijatele vastu lennuk N-166 ja kõigutas tervituseks tiibu. Maandumispaika tähistasid suitsuraketid.

Oli tunne, nagu oleks saabutud koju. Ehkki ka saarel puudutasid taldu vaid lumi ja jää, tundus siin astudagi kuidagi teisem. Ikkagi maa jalgade all!

26. OTSUSTAV KUULIPILDUJA VALANG

Pikkadel ootetundidel on ära räägitud kõik jutud. Ja mis uudiseid võibki olla 84. ja 85. põhjalaiuse vahel? Ajalehti pole siia taibatud tellida, kirjakandja sisse ei astu, liiklus Põhjanaba trassil on küll avatud, kuid veel täiesti hõre. Pärast seda, kui Vodopjanovi, Molokovi ja Mazuruki lennukid Rudolfi saarele naasid, pole siia niipea kedagi oodata. Kuskil jääväljal (kui läks korda õnnelikult maanduda) tohiks küll viibida lennuki N-172 meeskond, kuid nendegi peatuspaik asub arvatavasti tükk maad lõuna pool. Väike N-128 peaks neid otsima minema, kuid praegu ei saa, Põhja-Jäämerel möllab purgaa ning rebib lennuki varjuski ägedalt telginööre. Sihukese hullu ilmaga ei saa suikudagi. Lesid ainult niisama magamiskotis ning püüad mõtelda asjadele, mis on siit hästi kaugel. Et mõnekski minutiks unustada õudset tuule ulumist ning jääväljade üksindust, selgroo alla tükkivat külma ja hinge seest söövat rõskust. Mälestusi tuleb meelde igasuguseid, kuid säärasel sandil tunnil aitavad ainult kõige teravamad kujutluspildid.

Inimene võib mõndagi taluda, võib kannatada välja külma, nälga, üksindust. Kõige raskem on üle saada ülekohtust.

129

See juhtus kord sõjasuvel keskrindel. 38. Simbirski laskurpolk oli kaevikutest välja vahetatud ning teise ejeloni paigutatud. Kolmandal roodul ei vedanud ka siin. Surmasaanud ülema asemele oli sõjakoolist saadetud uus mees — nooruke, uhiuues mundris, pealegi parun.

Soldatid olid pidevalt ründavate sakslaste tõrjumisest surmani väsinud ja muserdatud. Nad olid suutelised mõtlema veel vaid magamisest ja söögist. Kuid paruni-pcjast lipnik ei tahtnud või ei taibanud neid rahule jätta. Vähe sellest, et nad pidid ehitama endale muld-onnid ning ülematele kõigi mugavustega blindaažid. Omajagu olid need vajalikud ning kirumisega pooleks said ehitused kahe päevaga valmis. Ei tulnud puhkust aga ka pärast seda, vaid lipnik hakkas tegema kõige labasemat drilli koos roomamise ja püsti! pikali! käsklustega. Kui väikest kasvu Danila pärast säärast harjutuste seeriat kohe maast ei tõusnud ning parun teda jalaga lõi, siis meestes midagi kihvatas. Punasenäoline Rjazani mees Gordei urises ähvardavalt: «Jätke ta rahule, teie ausus!» «Teie ausus» ei taibanud aga ikkagi veel olukorra ohtlikkust ning lartsas Gordeile vastu vahtimist, kamandades: «Pikali!» Gordei jäi püsti. Lööja haaras nagaani järele, sõdurid tormasid troppi kokku. Lipnik tulistas kas meelega või kogemata — mööda, ning põgenes ohvitseride blindaaži poole . ..

Võib-olla olekski kõik niisama jäänud ning lõppenud Gordei trahviroodu saatmisega.

Kuid köögitoimkonnas kooris parasjagu kartuleid üks hästi noor sõdur ning nägi seda kõike pealt. Ei ta jõudnud vist enam midagi mõtelda, tundis ainult uhkavat vihahoogu lipniku vastu ja vendlust soldatitega. Nondesamade täismeestega, kes teda tema väheste eluaastate pärast alati päris tõsiselt ei tahtnud võtta.

Käsikuulipildujani jäi väherrf kui kümme sammu ning juba ta täristas ohvitseride blindaaži suunas. Lipnik kukkus, komistas ja langes näoli ka uksest välja-tormanud staabikapten.

See ei olnud enam väike vahejuhtum, see oli vastuhakk, võib-olla isegi ülestõus. Kuid polnud veel too õige aasta, kirjutati alles aastanumbrit 1916. Kukkus rumalasti välja see vahelesegamine. Enne kui ülestõus

130

maha suruti, käskisid vanemad soldatid tal jalga lasta. Ei teagi ta seepärast täpselt, mis sai tookord Gordeist, Danilast ja teistest. Temast, noorsõdurist, tuli desertöör. Vabatahtlikult oli ta sõjaväkke astunud, ilma demobilisatsioonita lahkus ta tsaari-Venemaa valge-sinise-punase lipu alt. Õnneks oli ta mitte ainult aastatelt noor, vaid tollal ka välja kasvamata ning see kergendas varjamist, tarvitses vaid munder minema visata ning esimesed kättepuutuvad räbalad selga tõmmata. Nii sai temast hulkurpoiss, kodutu — bezprijutnõi, nagu neid Venemaa teedel järjest rohkem ringi seiklema hakkas.

Tollest kuulipildujavalangust sõltus tema elus palju. Desertöörina sattus ta aasta hiljem, pärast Veebruarirevolutsiooni, 1. märtsi nimelisse polku, kus Ajutise Valitsuse juht Kerenski oli lubanud andestada tsaariarmeest putkupaneku. Aga ega seal marssinud ainult lihtsad tapatandrilt pagenud, leidus seal mehi, kes teadsid, mida tegid. Veel enne kui Petrogradis joosti tormi Talvepaleele, võtsid Moskvas 1. märtsi polgus võimust bolševikkude mõtted. Ja kui siis läks lahti Oktoobrikuu tormiks, siis lõid nad kohe Hamovniki kasarmutest sekka, punased kokardid mütsidel.

Jah, kui ta poleks tookord Gordei ja Danila kaitseks tulistanud, oleks kõik võinud minna hoopis teisiti. Oleks lähetatud uuesti rindele ning võinud seal saada saksa mürskude all otsa. Oleks revolutsiooni aegu võinud sattuda mõnesse tagurlikku väeossa ning muutuda kontraks, oleks võinud visata ajalooratta alla oma noore elu. Jah, sedagi oleks võinud juhtuda, sest mida ta siis 17-aastaselt sotsialismist teadis ...

Aga tookord toimis ta impulsiivselt oma õiglustunde ajel, talitas südame käsul ning vajutas päästikule. Ta ei tea, kas aitas Danilat ja Gordeid, kuid enda ta päästis küll.

Nüüd on aastad õpetanud rohkem kaaluma ja läbi mõtlema. Üheksa korda mõõda, enne kui lõikad! Aga küll on paganlikult hea tunne, kui teed midagi südame käsul, teed kõigi mõistlike mõtete kiuste. Ja tõmbad endale seljatäie sekeldusi kaela. Aga selle hetkelise hea enesetunde nimel võib paljul minna lasta. Ning alati ei langegi sekelduste ja pahanduste laviin su kaela.

131

Südame käsul tehtud otsustel ja astutud sammudel on mingi kummaline läbitungiv jõud, mis sunnib vahel vastuhakuta alistuma ka vastased. Ent vastastest pole iial puudus, inimeste huvid, tahtmised ja arusaamad ristuvad alati ning põrkuvad kokku. Kord peab taganema üks, kord teine ning just nende kokkupõrgete summast sünnib uus edasimineku tee, hoopis teistsuguseni, kui algul ükski üksikisik on kavandanud ...

«Leonhard Gustavovitš, tõuse üles! Torm ajab lennuki ära!» ilmus äkki telgi sissepääsuavasse tüürimees Rubinšteini lumiste kulmudega pea.

Poole minuti pärast sööstis lumetuisku kaks kasukates ja rebasenahksetes mütsides meest.

27. N-172 SAATUS

Põhjanaba vallutamine oli Schmidti ekspeditsiooni teinud kuulsaks üle maailma. 22. maist alates tõid kõigi maade ajalehed esiküljel teateid Arktika ründajate edusammudest ja ebaõnnestumistest.

7. juuni hommikul ehmatasid välismaa ajalehed maailma lugejaid veriste pealkirjadega:

KAS ALEXEJEFF HUKKUNUD?

VENELASTE TRAGÖÖDIA ARKTIKA JÄÄVÄLJADEL.

PÕHJATUULE KARM KÄTTEMAKS.

VERISED JÄLJED PÕHJANABA RADADEL ...

Kuhu olid siis jäänud piloot Anatoli Aleksejev ja tema lennuk N-172?

Kui 6. juuni õhtul naaberlennukid silmist kadusid ning N-172 pilvedesse sukeldus, polnud mõni minut midagi näha. Siis avanes Aleksejevi pilgule kolmesaja meetri kõrguselt äärmiselt kaootiline kuhjatiste ja jää-rünkadega valge lagendik. Sellest halvaendelisest maastikust tahetigi teatada, kui side katkes.

Säärasesse mäestikku maandumine oleks tähendanud lennuki päästmatut puruksajamist ja inimeste hukkumist. Bensiini oli vähe järele jäänud, kuid tuli jätkata lendamist. Aleksejev pidas tüürimees Žukovi ja ekspeditsiooni ülema asetäitja Seveljoviga nõu. Kuhupoole

133

suunduda tasasema jääväljа otsinguil, kas põhja või lõunasse? Kui pöörata põhja, siis heal juhul jõuaks ehk sinnakanti, kuhu oli maandunud Kruse. Seal pidid asuma head jääväljad, nemad ei maandunud ju häda pärast, luurajatel oli aega otsida kõige sobivamaid kohti. Kahel lennukil oleks seltsim tühjal jääväljal. Võib-olla on ettenägelikul Krusel koguni nii palju bensiini tagavaraks, et saab neile laenata?

Ei, see võimalus ei tulnud tõsiselt arvesse: P-5 väheldased paagid tunduvad tühised neljamootorilise G-2 suurte bensiinimahutite kõrval. Krusel on pealegi pikk lend seljataga, isegi kui ta lennuk tilgatumaks imeda, ei jõuaks N-172 ikkagi Rudolfi saarele. Ja kuidas leida kõigepealt eestlase asupaika üles? Koordinaadid on ju küll teada, kuid ainult haruldase õnne korral satuksid nad terna kohale. Pole midagi lihtsamat, kui tohututel jääväljadel mitte märgata tillukest tehislindu ning tast mööda lennata. Tiirutamiseks ja otsimiseks pole neil aga kütust. Nii ei annaks lend põhja suunas midagi. Tasasemaid jääväljу peaks ka lõuna pool leiduma. Ja lõuna on ikkagi lõuna, kodu poole on ikka kindlam rühkida. Muidugi on ka Rudolfi saar maailma lõpus, kuid praegu on ta ikkagi k o d u.

Nii ihkasid kõik N-172 mehed endisel kursil edasi lõunasse kihutada.

Ületati 84. laiuskraad, kuumaastik asendus rahulikuma jääväljaga. Kuid siin hakkas silma lahvandusi ja musti laike, mis võisid tähistada hüljeste hingamis-auke. Maandumiseks sobiv väljak peab olema ühtlaselt valge, ilma laikudeta, paksu lumekihiga.

Kütusemõõtja osuti nihkus lõpukriipsu poole halastamatu järjekindlusega.

Silmapiir mähkus uttu — see oli halb. Udus kaotab jäämaastik oma reljeefsuse, rüsijäävallid ei heida enam varje, ülalt näeb lendur ainult ^ühtlast valget pinda, märkamata hädaohtlikke rünki ja auke.

Oodata enam ei võinud, päikesepaistelisse ilma välja jõuda näis lootusetu. Aleksejev hakkas laskuma. Siis nad maandusidki: suur lennuk libises mööda lund, kiirus vähenes ühtlaselt ning lõpuks jäid suusad päriselt paigale. Neil vedas seekord — maandumisrajale polnud sattunud ühtegi jäärahnu.

134

Kui oli püstitatud kaks telki, hakati täpsemat huvi tundma uue elupaiga vastu. Pardamehhaanikud puuri-sid jäässe augu, et teada saada jää paksust. Jää oli noor ja habras, vaevu kolm veerandmeetrise läbimõõduga.

«Santi kohta tõi meid Anatoli Dmitri j evitš. Ime, et see jää üldse nii suure masina raskust välja kannatas. Kui tuleb sula, vajub lennuk kõige täiega merre,» arvas Moškovski maandumisplatsi uurides.

Seda juhtus kuulma ka lennuki komandör Aleksejev ise. Ei meeldinud talle sihuke irisemine.

«Kas te Schopenhauerit16 olete lugenud?» küsis Aleksejev.

«Schopenhauerit?! Seda reaktsioonilist filosoofi?» «Sedasama reaktsioonilist jah!»

«Ei ole, milleks ma peaksin olema teda lugenud?»

«Seda on näha jah.»

«Mis te sellega ütelda tahate?»

«Ei midagi. Aga kui te oleksite lugenud Schopen-haueri aforisme, siis te mõtleksite, et häirida tohivad meid ainult niisugused hädad, mis kindlasti tulemata ei jää ning on teada, kunas nad meile kaela sajavad. Sääraseid halbusi on aga väga vähe, enamasti on õnnetused ainult võimalikud, mõned on tõenäolised ning isegi üksikute kindlate pahanduste ilmumisaeg on teadmata. Kui inimesed hakkaksid kõigi nende võimalike, tõenäoliste ja tont teab kunas tulevate õnnetuste pärast ette muretsema, siis ei jääkski aega muuks üle. Kas sula tuleb, on kahtlane; kunas ta tuleb, seda ei tea me hoopiski. Ja hästi ütles ka roomlane Seneca: «Singulas dies singulas vitas!» — «Iga päeva pea omaette eluks!»17

135

Selle filosoofiaioengu peale polnud ei Moškovskil ega teistel midagi ütelda. Jäävälja õheduse üle enam ei kurdetud.

Kuid Schopenhaueri tarkadest sõnadest hoolimata langes mõni häda ikka kaela kah. Kui püüti luua raadio-ühendust Rudolfi saarega, ei tulnud sellest mitme tunni jooksul midagi välja. Kellad hakkasid lähenema juba keskööotunniie, kui lõpuks saadi baasi ette kanda N-172 ekipaaži olukorrast. Vodopjanovi, Molokovi ja Mazuruki lennukid lesisid ammu Rudolfi saare lennuväljal, Tep-litzi lahel oli jõutud juba saabunutele saungi kütta. Viimane teade pani jäävälja elanikud kurvalt ohkama. Milline nauding oleks pärast

---

16Saksa filosoof A r t h u r S c h o p e n h a u e r (1788—1860) on mõtteteaduses idealistliku suuna esindaja, kes väidab, et maailma olemuseks on pime, mõistuseta tahe; tema peateos kannabki pealkirja «Maailm kui tahe ja kujutlus» (1819)

17Rcoma filosoof Lucius Annaeus S e n e c a (4. a. e. m. a. — 65. a. m. a. j.) käsitles oma teostes peamiselt moraaliprobleeme, mille õige lahendamise korral saavutatakse tema arvates hingerahu ja häirimatus. Tegelasena kujutatakse Senecat J. Tomani romaanis «Pärast meid tulgu või veeuputus», Tallinn 1S68.

kasukates käidud Põhja-naba-päevi koorida end täiesti paljaks, anda end vee ja soojuse võlujõudude meelevalda! Sedapuhku lohutas Aleksejev, see Papa-Filosoof oma kaaslasi kreeklase Aristotelese18 mõtteteraga: «Mõistlik taotleb valu vältimist, mitte naudingut,»

Ja kellelgi neist tõepoolest midagi ei valutanud, nad olid õhtueinet võtnud ja teed joonud. Vibalik Moškovs-kigi oli endisest väitlusest õpetust võtnud ning lõpetas oma raadiogrammi hästi optimistliku sooviga:

«... KIRJAVAHETUS PALUME SUUNATA AADRESSIL: PÕHJA-JÄÄMERI, JÄÄPANK NUMBER KOLM. MAJA 172. KIRJAKANDJAL PALUME ARVESTADA JÄÄPANGA ASUKOHA MUUTUMIST TRIIVIMISSEADUSTE JÄRGI.»19

Kahjuks oli see nali raadio teelgi hiljaks jäänud ega pääsenud homsetesse ajalehtedesse. Maailm pidi nii Moškovski kui ka tema seltsimeeste pärast veel terve ööpäeva muretsema.

28. VAHIMEES PÕHJANABA TEEL

Üksluine on Arktika maastik: aina jää ja lumi, valge värv igal pool. Hulluks võib see igavene valge värv teha. Kui oleks siin kas või üks roheline lible — see tähendaks midagi maist. Silmal oleks meeldiv puhata, isegi mingil süngel kaljunukil, kuhu udus võid kergesti lennuki puruks ajada. Kuid 84. laiuskraadil ei leidu ka ühtegi kivikildu, millega koera visata. Koeri siin karta küll pole, kuid jääkaruga võib kokku juhtuda. Kärugi on siin valget karva, ta saab jäärünga varjus märkamatult ligidale tulla.

Kui päike paistab, siis on valus ümberringi vaadata: lumeväljade valendus muutub pimestavaks kui valukoja leek, selle peale ei tohi vaadata. Peab kandma musti prille. Nendega võib veider välja näha: tarvitseb ainult vaadata kleenukest Rubinšteini, kes tundub kui marsielanik. Ega muidugi tema, Leonhard Kruse, silmale paremat pilti paku. Ja nii nad, kaks marsimeest, käivad ettenähtud ajal, meteoroloogilisi vaatlusi ja mõõtmisi tegemas, et ülejäänud ajal telgis konutada. Lennuk, nende truu ja kindel N-128, lösutab siinsamas kõrval, isegi bensiini loksub küllalt paakides, aga ära lennata ei saa. Käsk on oodata ja valvata, anda ilmateateid Rudolfi saarele ja Aleksejevile. Nemad siin

137

oma väikese luurelennukiga saavad ära lipsata enamvähem alati, aga poolteist laiuskraadi lõuna pool istub kuskil jääväljal suur neljamoctoriline N-172 ning neil on bensiini vaid mõneks minutiks. Hea seegi, et Anatoli Aleksejevil maandumine õnnestus. Nüüd võib ta, see Papa-Filosoof, oma tüürimehega arutada lõpmatuseni Kanti «kategoorilist imperatiivi» ja «asja iseeneses».20 Niipea nad minema ei pääse. Rudolfi saar tukub jälle uduhõlmas ega ole võimeline välja saatma bensii-nivedajat. Isegi raadiokuuldavus on hädine, nagu kuskilt teiselt planeedilt kostab morsemärkide piiksumine.

Aga võib-olla nad ongi sattunud mõnele teisele taevakehale? Kes võiks selle lumemaastiku järgi kinnitada, et see on Maa? Midagi inimlikku peale kahe mehe, telgi ja tillukese lennuki siin tõepoolest ei ole näha. Vahest pole siin enam Maad ei väikese ega suure algustähega? Päikegi kiirgab kogu aeg sinises taevas, ei vao ta horisondi taha ega tõuse üles mere tagant. Pole mingit päeva ega öö vahet, üks viirastuslik valgus vahetpida-

---

18 A r i s t o t e l e s (384—322 e. m. a.) on vana-kreeka universaalne õpetlane, kes oma rohkearvulistes teostes püüdis kokkuvõtet teha oma eelkäijate filosoofiast ning jõudis materialismi lähedale
19И. С п и р и н , Покорение Северного полюса. Москва 1950, lk. 289.
20GUM — Riiklik Kaubamaja Moskvas Punase väljaku ääres.

mata. Kui kõht tühjaks ei läheks, siis poleks üldse võimalik tajuda ajavoolu. Kellad muidugi tiirutavad ka Oma osuteid, aga kas võib alati neidki uskuda? Siin nabamaadel teeb kompasski vahel mitu imet, ei ole siin aparaatidega igapäevased lood.

Siiski tuleb kella vaadata, muidu jääks magama minemata — pimedust ei jõuaks keegi ära oodata. Ilma magamata muutub inimene aga juba paari päeva pärast poollaibaks. Ent lendur peab olema ergas ja energiline, õhusõiduki juhtimine nõuab inimeselt kõigi vaimsete võimete valmisolekut.

Uni ei taha selles viirastuslikus valguses tulla. Nad pn juba teist ööpäeva siin ääretul lagendikul, kus pole midagi teha, tukutud on üle normi.

Ümbritsev maailm on nii mõttetult tühi, aga see tühjus — just see tühjus — on hädaohtlik. See tühjus mõjub otse elusolendina, kes ähvardab paari siia sattunud

* Saksa filosoof Immanuel Kant (1724—1804) on idealistliku suuna pooldaja, kelle arvates maailm koosneb asjadest iseeneses, mis ei ole inimese tunnetusele kättesaadavad, t. Kanti kategooriline imperatiiv nõuab iuhendumist niisuguselt reeglist, mis sõltumata teo kõlbelisest sisust võiks saada inimese käitumise üldseaduseks.

138

inimolendit alla neelata. Tigeda nõiana kükitab polaarmaade tühjus ja külmus ümberringi jäärahnude taga, valmis iga hetk inimest virutama pikali purgaaga, lämmatama lumetuisuga, külmutama jäärondiks. Aga jääväljade üksindus võib inimest katsuma tulla ka teisiti: vaikselt, varga kombel, saates inimese pilgu ette viirastusi ja miraaže, tekitades hinges ülesaamatut igatsust ja 'ahistust. Inimene võib siin kokku langeda ka ilma külma ja näljata, võib alistuda valge üksinduse järjekindlale survele ja piiramisele. Inimesel jääväljal peab o!ema tugev keha ja vaim.

Ei ole see esimene ega viimane kord Leonhard Krusel oodata ja valvata tühjal jäälagendikul, kaugel teistest inimestest, eemal kõigest elavast. Selliseid katsumise päevi on polaarmaad lendurile pakkunud juba palju ning ega neist pääse edaspidigi. Ja ometigi ei kahetse ta, et sattus kaugetele põhjamaadele, et ta hakkas lenduriks. Kui ta oleks edasi jäänud ratsaväkke, oleks ta maailm jäänud hoopis kitsaks ja madalaks. Kasarmud ja õppeplatsid, traavid luhtadel ja steppides, puhketun-nid linnakorteris. Jah, muidugi võib ratsugi inimest kanda kiiresti edasi, sõjaväeüksusi paisatakse riigi ühest servast teise, saadakse näha mitmesuguseid linnu ja maanurki. Aga see pole see: maamulla peal puudub inimesel kaugem perspektiiv, horisont sulgub liiga tillukese ringina. Alles ülevalt, õhust, lennukikabiinist võib inimene tõeliselt tunnetada maailma avarust. Kui tühi on tegelikult see meie maakera! Tõugeldes Moskva GUM-is21 või kiiludes end Leningradis Vassili saarele sõitvasse trammi võib maailm tunduda kohutavalt kitsana ja ülerahvastatuna, see aga on petlik tunne, ahta horisondi poolt sünnitatud mulje. Neid sipelgapesadena sagivaid linnu on tegelikult üpris hõredalt, enamasti on nad pealegi tillukesed, madalusest rääkimata. Ja mida enam põhja poole, seda harvemateks ja väiksemateks nad jäävad. Ning suured taigade, tundrate ja jääväljade lahmakad on täiesti tühjad, ilma ühegi inimtegevuse jäljeta. Lennukid on teinud inimese sellest teadlikuks ning nüüd tungitakse aegamööda, ent järjekindlalt ka siia põhjala valgeile lagendikele. On loodud suur Põhjameretee

139

21GUM — Riiklik Kaubamaja Moskvas Punase väljaku ääres.

püsivate sadamate ja lennuväljade võrguga, tundma õpitud ka kõige põhjapoolsemaid maa-alasid mere- ja jääavarustes. Ja seda on aidanud ka tema, Leonhard Kruse, teha. Temagi on teed otsinud ja leidnud kaugemale põhja, tuntuks lennanud tundmatuid õhutrasse, valvanud ja aidanud elus hoida esialgu hapraid ja rebeneda ähvardavaid sideliine südamaaga.

Võidakse küsida, milleks on inimesel tarvis tungida Põhjanabale, kulutada selleks nii palju energiat, riskida inimeludega. Ei ole Põhjanaba sobiv inimesele elamiseks, ei saa jääväljadelt leida maavarasid, pealegi leidub lõuna pool veel tühje, asustamata alasid. Aga inimene on tahtnud ikka edasi tungida tundmatusse, selgeks saada looduse saladusi, kättesaadavaks teha järjest suuremat maailma. Ja ei ole see Põhjanaba ainult inimese kahevõitlus tundmatuga, see on ühtlasi ka praktiline saavutus. Põhja-mereteed sõidavad juba mitu suve aurikute karavanid, aga ikka pole see tee veel kindel ja ohutu: ikka saadab Põhjanaba laevateele ohtlikke jäämägesid, paiskab lennutrassidele pilvi ja udu. Vahel tulevad need nii äkki, et teelolijad ei tea end nende eest hoida ning satuvad ohtu. Põhja-Jäämere rannikul ja saartel tegutseb juba hulk meteoroloogiajaamu, ent ikka on neid hõredalt, ikka ei suuda nad kõiki ilmataadi tujusid ette näha. Ja nad ei saagi õigeaegselt teada, mida haub too isemeelne isane! Põhjanaba. Seda saab teada ikkagi alles kohapeal. Ja nüüd on esimesed mehed seal, Ivan Papanin, Pjotr Siršov ja Jevgeni Fjodorov panevad teraselt tähele pakase peakorteri tegutsemisi, Ernst Krenkel annab kurjad kavatsused raadio teel aegsasti inimestele teada. Ja Kruse ning Rubinštein valvavad Põhjanaba teed, esialgu küll ajutiselt, sest veel pole avatud reisiliinid Leningrad — 85. laiuskraad või Moskva — Põhjapoolus.

Leningradis on praegu Nevski prospekt ummistunud töölt kojuminejaist ja sisseostude tegijaist, Ülikooli kaldapealne pakub värsket õhku eksameiks tuupivatele tudengitele, Kirovi saarte kanalitel aerutavad armunud.

Moskvas uudistavad turistid Kremli müüri ja Vassili Blažennõi sibultorne, Sokolniki puiesteedel õitsevad kastanid ning Hamovniki põikuulitsas löövad vutti marakratid. Nagu kolm aastakümmet tagasi üks jõngermann,

140

kellel oli Levi asemel keerukas nimi Leonhard ning keda peeti sakslaseks.

Aga Eestimaal Käpa talus tuleb vist praegu kari metsast koju, juhtlehmal krapp kõrisemas kaelas. Või on selleks liiga varajane aeg? Päike pole vist veel vajunud Uandimäe pedajate kohale? Aga vähemalt oja vuliseb sauna man hõbepajude all ning sinised lilled õitsevad kaldal. Ainult ei tea, mis on nende nimed. Siniste lillede kõrval veretas vist punaseidki. Võib-olla val-geidki. Ei, valge lill ei saa meelde jääda. Valge polegi värv, see on ainult tühjus ja lõpmatus. Valge värv on ahne metselajas, kes neelab kõik teised alla. Koolitunnis laskis õpetaja läbi prisma valgust ja see koosnes kõigist vikerkaarevärvidest.

Vikerkaar seisis üle metsajõe, kui Novgorodis tuli teha hädamaandumine. Kirikutornide ja metsalatvadeni laskunud rängad äikesepilved lihtsalt surusid ta maha. Leningradi ja Moskva vaheline õhuliin pole kuigi soodne: rohkesti metsi, soid ja rabasid — soode ja järvede kohal lehvib aga ikka udu.

Ja ometi, kui tore oleks praegu Leningradist õhku tõusta ja näha toda udust maastikku enda all. Rohelist maad — metsi, niite, nurmi, kas või võhivõõraid. Nagu tookord, kui Gorki autotehases ähvardas mootorite monteerimise konveier seisma jääda: kepsulaagritest oli vahe kätte tulnud. Leningradi tehas polnud neid jõudnud õigel ajal

saata. Ta oli parasjagu üle andnud «Pravda» matriitsid ning oleks pidanud õigupoolest end välja magama. Selle asemel aga tunnike tukkumist lennuväljal sel ajal, kui autotehase kaste veeti ja peale laaditi. Kell neli hommikul tõusis ta Leningradis õhku ning võttis suuna Gorkile. Ta polnud kunagi sel liinil lennanud. Uduseid soid ja veekogusid näis siin veel rohkem kui Moskva teel. Raadiot tollal lennukitel veel polnud, tuli loota ainult endale. Ei, ta ei eksinud kuhugi, parasvöötmes näitab kompass õiget suunda. Kaks tundi enne lubatud kellaaega maandus ta Gorkis, konveier ei tarvitsenud seisma jääda.

Pagan võtaks, kell on seisma jäänud!

«Hei, Rubinštein, mis su kronomeeter näitab? Kas ei ole aeg juba raadiogrammi anda?»

Rubinštein haigutas ning ronis telgist välja.

29. OOTUSE JA KARTUSE VAHEL

Rudolfi saarel oli elu jälle läinud oma tavalisse rööpasse. Kokad töötasid täiskoormusega — Põhjanabalt naasnud mehed olid tavalisest näljasemad. Vist ei olnud Papanin neid nii heldelt toitnud kui Rudolfi saar. Muidugi ei leidunud poolusejaamas ka statsionaarset pliiti, need priimused ja muud keeduseadmed on ikka üks hädaabinõu. Võib-olla tuli meeste suur söögiisu ka sellest, et Sima Ivanov ja «Pravda» korrespondent Bront-man organiseerisid kolm jalgpallimeeskonda: esimesse kuulusid lendurid, teise teaduslikud töötajad koos ajakirjanikega, kolmandasse Rudolfi saare «pärismaalased» — tarvitajad. Lumeväljakul peeti maha turniir kõigi reeglite järgi, ainult reportaaži unustas Brontman «Pravdale» saatmata. Võib-olla oli ta selleks ka liiga väsinud — teadusemeeste ja ajakirjanduse koondis sai viimases mängus haledalt lüüa lendurite käest, kes pärisid võidukarika. Selleks tituleeriti kõige suurem konservipurk, mis kokal õnnestus laost leida. Õigupoolest oleks pidanud seda kui rändauhinda väärikalt hoidma järgmise matsi või turniirini, kuid tema pealiskiri tõotas niivõrd palju, et Sima algatusel konservipurk avati ning tutvuti lähemalt selle sisuga.

142

Ainult üks asjaolu hakkas häirima Rudofli saare elu normaalset rütmi. Lennuk N-128 vaikis ega ilmunud kokkulepitud ajal eetrisse tema raadiosaatja kutsungit. Esialgu ei pööratud- sellele suuremat tähelepanu, aga kui Kruse ja Rubinštein kangekaelselt jätkasid vaikimist, tekitas see Rudolfi saarel pingelise meeleolu. Sima Ivanovil oli parasjagu käsil

meresuplejafe sektsiooni organiseerimine — vee temperatuur kõikus küll —1 ja 0° vahel, kuid polaarmaadel võis seda soojaks pidada: siin külmus soola rikas merevesi alles — 2,5° juures. Kui piirduda üheminutilise suplusega ning hüpata pärast seda sauna, pidi see väga karastav ja ergutav olema. Entusiaste ei leidunud esialgu küll palju, kuid vististi oleks sektsioonist asja saanud, kui Simatki poleks vaja läinud raadioruhvis.

Koos Stromiloviga saatis nüüd Sima väikeste vaheaegadega kutsungeid eetrisse, prooviti küll põhilist lainepikkust, küll avariiriba, aga luurelennuki mehed ei andnud endast mingit elumärki.

Mis oli küll tuisusel ööl, kui Rudolfi saare majades rahulikult magati, 84. ja 85. laiuskraadi vahel juhtunud? Oli jääpank purunenud ning lennuk merre langenud? Või oli lendurite paar jäälõhesse kukkunud? Olid nad ehk udus ära eksinud? Või ründasid väikest laagrit näljased jääkarud?

Igasuguseid asju võib juhtuda kahe mehega üksikul Põhja-Jäämere lagendikul. Ja kui vaikib raadio, ei too enam tuulgi juhtunust teateid.

Lennuki N-128 vaikimisest oli teatatud ka Moskvasse. Ja nüüd hakkas pealinn Rudolfi saart pommitama raadiogrammidega. Nagu eile Aleksejev, nii muutus nüüd Leonhard Kruse kogu maailma tähelepanu objektiks. Kuid Rudolfi saarel polnud paljudele järele-pärimistele võimalik esialgu midagi kindlamat kosta. Oleks udu lubanud õhku tõusta, siis jõudnuks ehk lennukil PS-6 või U-2 sündmuskohani ning oleks saadud midagi teada. Nüüd ei jäänud muud üle, kui oodata. Ekspeditsiooni ülem nõutles pilootide ja radistidega, arutades kõiki võimalusi, mis Krusega võis juhtuda. Kui oli jõutud kõige tõenäolisema versioonini, istus Schmidt laua taha ning pani paberile hästi järelekaa-lutud raadiogrammi, kirjutas sellele ise alla ning käskis

143

lähetada «Pravda» ja «Izvestija» toimetusele. Et rahustada maailma üleskruvitud närve. Egas kõik lugejad tarvitsenud mõista, et purgaad ja lennukite kadumised kuulusid lahutamatult Põhjanaba-ekspeditsiooni päevakorda.

«EILE JA TÄNA RUDOLFI SAAREL UDU. EI SAA VÄLJA LENNATA EGA VASTU VÕTTA LENNUKEID. ALEKSEJEVIGA PEETAKSE IGA TUND RAA-DIOSIDET. NEIL ON KÕIK HÄSTI. KRUSEGA, KES ASUB PÕHJALAIUSEL 84°52', RAADIOÜHENDUS KATKES. NÄHTAVASTI LÄKS RIKKI RAADIO, KUID EILE TA TEATAS OMA KOORDINAADID JA ÜTLES, ET KOIK ON HÄSTI. ÄREVUSEKS POLE ALUST. KUI PEAKS TARVIS MINEMA, ON MEIL KAKS LENNUKIT VALMIS VÄLJALENNUKS. ALEKSEJEVI LENNUKI PARDAL ASUVAD SELTSIMEHED ŠEVELJOV, MOSKOVSKI, 2UKOV, SUG-ROBOV, SMANDIN JA GINKIN.»*

» «MsBecTua» № 134, 9. IX 1937.

30. SURMAGA SILMITSI

Võis olla möödunud pool tundi või rohkem, kui Rubinštein ronis telki tagasi ning sakutas tukkuma jäänud pilooti jalast.

«Leonhard Gustavovitš, olen süüdi, kuid ma ei saa Rudolfi saarega ühendust. Nähtavasti on raadiosaatja rikki läinud.»

Leonhard ei lasknud endale seda kaks korda ütelda, ta oli kohe jalul. Nüüd askeldas juba kaks meest raadioaparatuuri juures, kuid niisama tulutult. Küllap oli mõni lamp läbi põlenud või juhtmestik kuskil katkenud. 85. ja 84. laiuskraadi vahel pole kuskilt raadiotehnikut välja kutsuda, siin peab inimene olema universaalne: kui vaja, siis meteoroloog, kui vaja, siis arst, kui vaja, siis elektrik või raadiotehnik. Piloot ja tüürimees koukisid riistakastist kruvikeerajad ning eemaldasid saatja tagumise katteplaadi. Pilgule avanes tillukeste lampide jada ning värviliste juhtmete rägastik.

Aparaate ja masinaid nad ei peljanud, kuid kumbki neist polnud radist. Rubinšteingi oli iseõppija ja tundis küll aparatuuri praktilist käsitsemist, mitte aga selle

145

ehitust. Nüüd tulid kõik unustusehõlma vajunud füü-sikatarkused ning lisaks sellele terve mõistus appi võtta, et selles masinavärgis orienteeruda. Järk-järgult tuli selgitada iga lüli otstarvet ning kontrollida selle funktsioneerimist. See võttis palju aega, sest iga samm tuli astuda tasa ja targu, et aparatuuri mitte rohkeni kihva keerata ning osata teda lõpuks täpipealt kokku monteerida. Saatja ehituse põhiskeem kattepiaadil aitas küll üldjoontes orienteeruda, voitmeeter leidus neil ka, kuid paljut tuli lausa ristsõnamõistatuse kombel teada saada.

Ja nii kadus tund tunni järel. Lõpuks arvasid nad olevat vea kätte leidnud. Õnneks oli tagavaraosade komplekt seni puutumatu, neil oli võimalik rivist välja langenud lüli asendada. Ent kui siis kõik pidi jälle koos ja korras olema, ei hakanud saatja ometi tööle. See oli juba saatuse kius!

Uuesti tuli jälle lüli-lülilt kogu vooluahel läbi kontrollida. Selgus, et nad olid ühe ühenduse valesti teinud.

Kui Rubinštein suutis uuesti Rudolfi saart välja kutsuda, oli rohkem kui pool päeva õigest ajast mööda. Pärast raadioside jaluleseadmist läkitas ekspeditsiooni ülem isiklikult lennuki N-128 komandörile raadiogrammi, milles käskis esimesel võimalusel baasi tagasi lennata.

8. juuni õhtu eel muutus ilm tõepoolest paremaks ning N-128 lahkus jääpangalt. Olles raadio kaudu teada saanud lennuki N-172 viimased koordinaadid, õnnestus Leonhard Krusel nii täpselt kurssi määrata, et sai jääväljal näha suurt oranži lindu. Kuid bensiini oli luurajal endalgi napilt, ta võis vaid tervituseks Aleksejevi meestele tiibu kõigutada ning edasi lõunasse suunduda.

Samal ajal startis Rudolfi saarelt kütuselaadungiga Gclovin. Piiritutes Arktika-avarustes ei oldud veel harjutud rakendama kõiki suurtel lennuväljadel kehtivaid ohutusreegleid.

Ja nii märkas järsku Kruse enda ees pilvedest välja-sööstvat punast lindu, jõudis veel rebida juhikut enda poole ning tajus lennuki ülessööstu. Kokkupõrge jäi tulemata, Golovini verev metall-lind oli juba kadunud selja taha .. .

Niisugune on juba kord see lenduri elu.

146

... Leonhard Kruse oli kümme aastat avariita lennanud, aga siis see ikka juhtus. Ja kõige rumalamal kombel. Õppelennukit U-2 piloteeris ta õpilane Fedja, Leonhard istus instruktorina päramisel istmel. Ränk päev hakkas saama lõpule, väsimus tegi meeled tuimaks. Nüüd veel see viimane start ja siis koju. Ei tea, mis selle muidu püüdliku Fedjaga juhtus: kas närveeris liiga või pimestasid teda aerodroomi tuled — ta võttis suuna otse lennujaama valgustorni poole. Instruktor ei saanud oma tagaistmelt enam

midagi teha, karjatas ainult korra ning siis olidki nad hunnikus. Lennukist jäi järele vanaraud, Fedjal aga vedas koledal kombel— pääses ainult kriimustustega. Tema, Leonhard, ärkas leegitsevate rusude vahel sellest, et keegi teda ägedalt rebis ja karjus: «Raiu jalg maha]» Alles tükk aega hiljem taipas, et see käis tema kohta. Õnneks ta tegi viimasel minutil silmad lahti ja võidi märgata, et ta on elus. Ja rusude vahele kinni jäänud jalg kangutati tervena lahti. Kuid päästjad said siis juba leekidest lakkuda. Jah, see Fedja läks talle kalliks maksma — andis mitu kuud haiglas haavu parandada. Silmnägu täpselt endiseks enam ei saanudki: sealt, kus nahk maas, jäid armid nagu rapiirikangelasel.

*

9. juuni hommikul levitasid kogu maailma teadeteagentuurid Moskvast saadud TASS-i telegrammi, jõudis see ka Eestimaa ajalehtede veergudele:

MOSKVA, 8. '6. (TASS) (ETA) AKADEEMIK SCHMIDT TEATAB RUDOLFI SAARELT: LENDUR KRUSE MAANDUS TÄNA KELL 20.40 RUDOLFI SAAREL. KELL 20.44 GOLOVIN MAANDUS ALEKSEJEVI JÄÄPANGAL. PRAEGU ON KÄIMAS BENSIINI ÜLEANDMINE. KÕIK ON KORRAS22

31. LAHKUMINE

Moskvas, Leningradis ja Eestimaal hakkas juba kätte jõudma suvi, Franz Josephi maa jäi aga ikka jää ja lume hõlma. Siiski ulatus kevadet ka Rudolfi saarele, ülemisel lennuväljal hakkas lumi sulama ning platsile ilmusid suured veeloigud.

Oli viimane aeg minema lennata, muidu kleepuvad lennukisuusad sulalumme nagu liimipotti — rattaid polnud aga kaasas. Veelgi raskem näis mandril leida maandumispaika, sealsed lennuväljad olid kõik jääst ja lumest lagedaks sulanud. Ei saanud suuskadega lennukeid enam vastu võtta ei Holmogorõ, ei Narjan-Mar — Petšora jõeltki oli jää läinud. Loodeti veel Amderma peale, kuid sealtki tuli 14. juuni õhtul alarmeeriv raadiogramm:

«LUMI PÜSIB MAKSIMAALSELT VEEL VAID KAKSTEIST TUNDI.»

Vodopjanov palus vedada tundrast lund lennuväljale ning säilitada suusateed kas või ainult veel paariks

päevaks.

Hommikul vastas Amderma:

148

«KOGU RINGKONNA LUMI ON VEETUD AERO-DROOMILE. ROHKEM LUND EI LEIDU JA POLE KA TÄIENDUST LOOTA. KIIRUSTAGE.»23

Rudolfi saar polnud ikka lahti saanud udust, kuid paremat ilma varitsema jääda enam ei võidud. Muidu oleks tulnud oodata, kuni Franz Josephi maale jõuab mõni laev. Kõik kippusid koju ning pilootide koosolek Võttis vastu otsuse ära lennata.

Pärast hommikusööki läks lahti kolimiseks. Keskpäeva aegu hakkas tekkima pilvelahke, õhtupoolikul ilmus juba nähtavale avaramalt sinist taevast. Kell kaheksa õhtul hakati käivitama mootoreid. Oli 16. juuni 1937. aastal.

Koduteele asusid ekspeditsiooni juhtkond, Vodopjanov!, Molokovi, Aleksejevi ja Golovini lennukid ning nende meeskonnad. Franz Josephi maale pidid jääma Teplitzi lahe ja Vaikse lahe polaarjaama alalised elanikud, keda ka suvel kutsuti ikka talvitajateks. Ja peale nende Mazuruk oma neljamootorilisega. Selle tarvis, kui triivjaamaga peaks

---

22«Päevaleht» nr. 154, 9. VI 1937.

23И. С п и р и н , Покорение Северного полюса. Москва 1950, lk. 290.

midagi juhtuma ning on vaja kiiresti Papanin ja tema mehed ära tuua. Ühest transpordilennukist piisaks nende vedamiseks, kuid kogemused olid näidanud, et teekuulamiseks ja ilma selgitamiseks kulusid Arktikas marjaks ära väiksed luurelennukid. Mazuruki hiigellind võiks üksi osutuda abituks. Ja nii pidi siia edasi jääma ka P-5 ja tema piloot. Mazuruk kavatses baseeruda Vaiksele lahele, Rudolfi saare lennunduse ülemaks saab Kruse. Ja niisiis hulkus N-128 piloot mööda lennuvälja ning otsis endale tegevust. Kõigil oli askeldamist ja ruttu, ainult temal mitte. Kirjad Suurele Maale olid juba eelmistel õhtutel kirjutatud ja antud Vodopjanovi kätte.

Ka Leonhardi kiskus lõunasse, vägagi kiskus. Leningradis ootasid Rosa ja kodu. Aga mis seal teha, keegi pidi ju siia Rudolfi saarele valvesse jääma. Papanin ja Krenkel ja Širšov ja noor astronoom Jevgeni Fjodorov triivivad üksinda keset lõputuid jäävälju kindlas teadmises, et kui nende jääpank peaks lagunema, siis kodumaa ruttab neile viivitamatult appi. Kodumaa pole aga abstraktne mõiste, see koosneb miljonitest inimestest

149

ning keegi miljonite hulgast peab konkreetselt appi minema. Ei ole väga palju neid lendureid, kes sellega siin Arktikas toime tuleksid. Ja kui on vaia kerget lennukit, siis temale on N-128 tuttav viimse mutrini. Ja ega ta Rudolfile siis üksi jää, siia jäävad ka tarvitajad, jääb truu tüürimees Rubinstein...

Ei ole mugav ega kerge olla tunnimees. Kuid tunnimehi on tarvis, inimeste teed ja varad vajavad valvet. Mida tähtsam ja kallim objekt, seda hoolikamalt tuleb seda valvata.

Põhjanaba on kallis ja tähtis valveobjekt.

... Siis jõudis kätte lahkumishetk. Viimased käesurumised ja kaelustamised, tervituste saatmised koju ning poolnukrad naljasõnad. Lennukitelgi näis olevat kahju lahkuda tuttavaks saanud Rudolfi saarelt: ainult suurivaevu suudeti neid maast lahti rebida. Juba on õhus Molokov, Golovin, Aleksejev. Siis stardib ka Vodo-pjanov — kapten lahkub viimasena. Suur N-170 ei taha aga üldse paigast nihkuda. Tuleb ette rakendada traktor, mis tõmbab lennuki sulalumest lahti ning paneb suusad libisema. Siis päästab lennukisuusal balanseeriv saatja köiesõlme lahti, pukseerija pöördub kiiresti kõrvale, mootorid hakkavad mürisema täistuuridel, lennuk vuhiseb mööda stardirada edasi, saab õhu suuskade ja maa vahele.

Lennuk teeb tiiru aerodroomi kohal, võtab kõrgust, muutub järjest väiksemaks, kuni kaob taeva põhjatusse sinasse.

EPILOOG

Ja mis sai neist hiljem?

Kõigepealt saabusid Põjijanaba mehed Moskvasse ning võeti vastu Kremlis. Õhtul käisid nad Realistlikus Teatris ja vaatasid lennusalga ülema Mihhail Vodopja-novi näidendit «Unistus». Nüüd ei olnud see küll enam unistus ega fantastika, vaid juba enam-vähem realistlik kujutus maakera teljeni tungimisest. 4. juulil andis M. Kalinin NSVL Kesktäitevkomitee Presiidiumi pidulikul istungil kätte ekspeditsioonist osavõtjatele valitsuse autasud. Nõukogude Liidu kangelase kuldtähe said O. Schmidt, M. Seveljov, I. Spirin, A. Aleksejev, M. Babuškin ja P. Golovin, ordeneid ja rahalisi preemiaid anti ka teistele. L. Kruset autasustati Punatähe ordeni ja 10 000 rublaga.

Siis ootasid neid uued ülesanded. Nende teed osutusid ka hiljem rasketeks ja rahututeks, mõnigi pidi oma elu jätma noorelt ja kaugel kodust.

1937. aasta sügissuvel jäi Põhjanaba lähedal kadunuks piloot Sigismund Levanevski lennuk N-209, mis kolmanda Nõukogudemaa õhusõidukina oli üle pooluse teel Ameerikasse. Levanevskit ja tema meeskonda saadeti otsima Põhjanaba ekspeditsioonist osavõtnud mehed ja lennukid. Uuesti lendlesid Franz Josephi maa ja Põhjanaba kohal Vodopjanov, Molokov, Aleksejev, Seveljov ja teised. Sai nüüd pooluse kohal lõpuks ära käia ka Leonhard Kruse: kui arvas liuglevat Põhjanaba kohal, siis viskas tähistuseks alla tühja bensiinikanistri. Kuid Levanevskit leida ei õnnestunud kellelgi, lennuk N-209 jäigi jäljetult kadunuks. Alles novembri algul pöördus päästeekspeditsioon Moskvasse "tagasi. Ei olnud seekordne retk üldse õnnelik: tagasiteel jäi raskelt haigeks Sima Ivanov, Vologda vahemaandumisel saadeti ta küll rongiga Moskvasse, kuid arstide kõikidest pingutustest hoolimata suri ta haiglas paari päeva pärast.

Öisteks lendudeks täiustatud lennukitega saadeti Levanevskit otsima teine päästeekspeditsioon, mille pilootideks määrati M. Babuškin, J. Moškovski ja B. Tšuhnovski. Kuid tulemusteta tuli neilgi 1938. aasta kevadel Arktikast tagasi pöörduda. Koduteel juh-

Leonhard Kruse (Kruus) 1930-ndail aastail.

151

tus Arhangelski aerodroomil lennuõnnetus, mis nõudis M. Babuškini elu.

1939. aastal sai uue lennumasina katsetamisel surma Pavel Golovin. Nooruke, Aljošaks kutsutud navigaator Aleksei Ritsland langes Suure Isamaasõja lahingutes.

Ivan Spirin juhtis sõjaväe lennukooli, tõusis kindralleitnandiks, omandas geograafiadoktori teadusliku kraadi ning sai professoriks. Ta on läbielatust mõndagi kirja pannud, Spirini viimane raamat «Helesinises taevas» jõudis trükikojast välja 1960. aastal aga juba pärast autori surma.

Palju jõudis Arktikas lennata veel Mihhail Vodopja-nov, Suure Isamaasõja võidu saavutamiseks pommitas ta vaenlase linnu. Kindralmajori aukraadis tegutses ta hiljem polaarlennunduse juhtivatel kohtadel. Kui ta pensionile läks, siis kulutas senisest rohkem aega kirjandusele ning mitmes memuaarraamatus on ta jutustanud palju huvitavat Arktikast ja lendurielust, kuid kirjutanud ka romaane ja näidendeid.

Mark Seveljov õppis vahepeal lennundusakadeemias ja pöördus hiljem jälle vanale alale tagasi ning tegutseb praegugi Nõukogude polaarlennunduse ülemana. Muidugi on kindralleitnant Ševeljovilgi Moskvas ruumikas kabinet, kuid ega teda sealt naljalt ei leia: Põh-jamereteede lendurite juhtimine nõuab tihti ka ülemalt lendamist Põhja-Jäämere kallastele.

Vassili Molokov töötas Suure Isamaasõja ajal poolteist aastat Moskvas «Aerofloti» ülemana. L. Kruse parem käsi, tüürimees L. Rubinštein õpetab veel praegugi välja uusi

lendureid. Paljud lennukuulsused on pidanud, minema pensionile, mõndagi neist võib talviti leida Moskvast. Juba polaarmaadelgi erudeeritud ja teravakeelelisena tuntud Anatoli Aleksejev on süvenenud mõtteteadusesse ning võib iga keskmise filosoofia-kandidaadiga sõnalahingusse astuda.

Triivjaama «Põhjapoolus-1» mehed Papanin, Fjodorov, Siršov ja Krenkel täitsid auga oma ülesande ning 1938. aasta veebruaris tõid jäälõhkujad «Murman» ja «Taimõr» nad Gröönimaa lähedale triivinud jääpangalt ära. Ka E. Krenkel avaldas 1970. a. oma mälestused.

Kahekordne Nõukogude Liidu kangelane admiral Ivan Papanin töötas aastail 1938—1946 Põhjameretee

153

ülemana. Tema ekspeditsioonipäevik «Elu jääpangal» on üle elanud juba viis trükki, viimane väljaanne ilmus 1966. aastal seerias «Rännud, seiklused ja fantastika». Küllap Papanini raamat sobib sellesse sarja kõigi alajaotuste järgi — eks olnud tema 1937.—1938. aasta seiklusrikas teekond peaaegu fantastiline.

Bo riss Dzerdzejevski tegi endale nime 1937. aastal kogutud meteoroloogiliste materjalide uurimise ja trükis avaldamisega. Ilmateadiasele on osaks langenud riiklik preemia, ta on nüüd füüsika-matemaatikadoktor ja oma nime ette võib ta kirjutada ka professoritiitli.

Otto Schmidt asutas 1937. a. Teoreetilise Geofüüsika Instituudi ja määrati selle direktoriks, hiljem muudeti see teadusliku uurimise asutus Maa Füüsika Instituudiks ja postuumselt anti sellele tema looja nimi. 1939. a. valiti O. Schmidt NSVL Teaduste Akadeemia esimeseks viitsepresidendiks. Oma teadusliku tegevuse viimasel ajajärgul pöördus akadeemik tagasi kosmogooniaprobleemide juurde, mille üle ta oli pead murdnud juba noore teadlasena. 1951. a. esimesel kosmogoonia probleemide sümpoosionil Moskvas esines Schmidt oma maakera tekkimise teooria kokkuvõttega ning leidis üldist tunnustust, tema raamat «Neli loengut maakera tekkimise teooriast» on tõlgitud inglise, prantsuse, jaapani, hiina, poola ja ungari keelde. Oli ju akadeemik Schmidt toda meie tuntud ja ikkagi tundmatut maakera läbi rännanud tema kõige raskemini ligipääsetavates osades rohkem kui ükski teine teoreetik. Ja tema avastuste auks kannavad nüüd Schmidti nime saar Kara mere põhjaosas, poolsaar Novaja Zemlja põhjaservas, neem Tšukotka mere ääres ning rnäelävi ja -tipp Pamiiris. Ja kui Otto Schmidt 1958. aastal 65-aastasena suri, jäi maailm omajagu vaeslapseks.

AUTORI JÄRELSÕNA

Käesolev jutustus on dokumentaalse iseloomuga, tegelased on võetud tõsielust ja esinevad oma õigete nimedega, sündmuste kronoloogia vastab tegelikkusele. Autor on pidanud aga vajalikuks ajaloolisele sündmustikule lisada kohati tegelaste võimalikke mõtisklusi ja tundeavaldusi. Kui selle tagajärjel mõni karakter peaks olema nihkunud kõrvale reaalsest prototüübist, siis tohiks see jutustuse žanri puhul olla vabandatav.

Materjalina on kasutatud ajalehtedes «Pravda» ja «Izvestija» 1937. aastal avaldatud ametlikke teadaandeid, raadiogramme, reportaaže ja artikleid, triivj.aama «Põhjapoolus-1» teaduslikke publikatsioone, Leonhard Kruse dokumente, autobiograafiat ja avaldamata memuaarikatkendit «Laager jäärünkade vahel», O. Schmidti Põhjanaba-ekspeditsiooni

aruannet ja teisi kirjutisi, I. Papanini päevikut, M. Vodopjanovi ja I. Spi-rini memuaare, Ella Tammemäe (Otepää), Rosa Kruse (Moskva), Vitali Skriptšenko (Moskva), Maria Kruse (Leningrad) ja Aleksandr Mandelštami (Leningrad) suulisi teateid.

Leonhard Kruse (Kruus) on sündinud 14. (vkj. 2.) mail 1899* Tartumaal Vana-Otepää vallas Käpa talus. Ta vanavanemad olid põlised talupojad, isa Kustav (Gustav) Kruus töötas lühemat aega Otepääl Nüplis külakoolmeistrina ning pärast sõjaväe sundaega sai temast Moskvas 3. grenaderipolgu üleajateenija allohvitser. Tulevase lenduri varasem lapsepõlv möödus mitmes Otepää ümbruse talus, pärast isa üleajateenijaks saamist siirdus ema Anna koos poeg Leonhardiga Moskvasse. L. Kruse lõpetas Moskvas Pljuštšihhas 3-klassilise linnakooli ja 1911. a. 2-klassilise reaalkooli.

1915. aasta veebruaris astus ta vabatahtlikult 38. Sim-birski laskurpolku, kus luurajana autasustati teda kahe Georgi ristiga. 1916. aastal toimunud sõdurite ülestõusu pärast pidi ta end varjama ning pärast Veebruarirevolutsiooni sattus ta 1. märtsi nimelisse polku. See tsaari-

155

armeest deserteerunud sõduritest koosnev väeüksus oli bolševike mõju all ning ka L. Kruse tegutses polgu komitees ning hakkas osa võtma revolutsioonilisest tööst. Pärast Oktoobrirevolutsiooni astus ta Punakaarti ning 1917. aasta oktoobrikuu lõpust alates võttis Moskvas osa tänavalahingutest. Jašvili-nimelises eriüksuses ja teistes väeosades võitles ta valgekaartlaste vastu mitmel Kodusõja rindel, sai 1919. aasta märtsis haavata, tegutses hiljem 18. laskurbrigaadi ratsaluurekomando ülemana ning ka pärast sõja ametlikku lõppu tuli tal veel võidelda M. N. Tuhhatševski juhtimisel Tambovi ümbrus-konnas Antonovi kulakliku mässu likvideerimisel. Vapruse eest Kodusõja lahinguis autasustati teda 1921. aastal nimelise kuldkellaga (ordeneid tollal noorel Nõukogude riigil polnud veel loodud).

Siis õppis ta Petrogradis kõrgemas ratsaväekoolis ning pärast selle lõpetamist astus 1923. aasta sügisel lennukooli, saades 1925. a. lendur-vaatle ja kutse. Järgmistel aastatel sõjaväelendurina langes talle osaks õhufotode tegemine, 1930. aastal lõpetas ta lennukooli Oren-burgis ning sai piloodi õigused. Oli siis instruktoriks ja eskadrüliülemaks lennukoolis ning siirdus 1931. a. tsiviillennundusse. Aastail 1932—1935 töötas ta Moskvast Leningradi ajalehtede matriitse vedava lennusalga ülemana. 1936. aastast alates teenis ta Põhjamere-tee Valitsuse polaarlennunduses, äratas tähelepanu 10 000-kilomeetrüise lennuga Leningrad—Irkutsk— Nordvik. 1937. aasta Põhjanaba ekspeditsiooni jaoks treenis ta piloote Moskvas ning hiljem lähiluure ülemana juhtis P-5 tüüpi lennukit N-128 ning täitis ajuti ka aerodroomi ülema kohuseid. 1940. aasta algul õnnestus tal viibida jäälõhkuja «Stalin» retke aegu ka Teravmägede saartel.

Sõjaeelseil aastail ja Suure Isamaasõja algul lendas ta Ida-Siberi rannikul ning täiustas jääluure meetodeid. 1942. aasta sügisel õnnestus tal PS-84 tüüpi ratastega lennukil maanduda korduvalt jääväljadel Tšukotkas ja Jakuutias ning töötada välja maismaalennukite jääl kasutamise meetodid. Ta asustas uuesti põhjapõtradega Ida-Siberi meres paikneva Wrangeli saare.

Pärast Suure Isamaasõja lõppu juhatas alampolkovnik L. Kruse Leipzigis trofeelennukite remontimist,

156

töötas lendude juhatajana Moskvas ja mitmel pool Kaug-Põhjas, sealhulgas pikemat aega Amdermas.

L. Kruse on 30 aasta jooksul lennanud 3 600 000 kilomeetrit, s. o. teinud 90 ringi ümber maakera. Ta teeneid on hinnatud kahe Lenini ordeni, Punatähe ordeni ja muude autasudega.

Pärast kauaaegset eemalolekut sünnimaast jõudis L.! Kruse uuesti Eestisse 1941. aastal. Pärast Suurt Isamaasõda, eriti pensionäriaastail külastas koduseid paiku korduvalt. Veetes oma viimase suve Pühajärve ääres, kavatses ta sinna elama asuda. Kuid sellest kavatsusest tõmbas kriipsu läbi surm 20. veebruaril 1966. Ta põrm tuhastati Moskvas ning sängitati Otepää uuele surnuaiale, kus ta kalmule on püstitatud Arktika reljeef kaardiga mälestussammas.

SISUKORD

Lennuk kadunud	7	
Franz Josephi maa	13	
Kolm meest jääväljal	13	
Vaikse lahe vang	27	
Kõige põhjapoolsem tsensor	32	
Rudolfi saar		39
Esimene mai		47
Lahkumine Vaikselt lahelt	52	
Lennuk Põhjanaba kohal	58	
Karu jaht	68	
Kui lõppes bensiin	72	
Raadiogrammid	77	
Allahinnatud jääpank	80	
Kahevõitlus valge viirastusega	85	
Sünnipäevakingitused taevast	88	
Teine lennuk ei tulnud tagasi	93	
Jääpank murdus pooleks	95	
Papanini must päev		98
Start Põhjanabale	103	
Mootor ei tohi vaikida	107	
Maakera telg		110
Sima Ivanovi must päev	114	
Uandimäe varandus		117
Põhjanaba postkontor	122	
Tagasitulek		126
Otsustav kuulipildujavalang		129
N-172 saatus		133
Vahimees Põhjanaba teel	137	
Ootuse ja kartuse vahel	141	
Surmaga silmitsi	145	
Lahkumine		148
Epiloog	151	
Autori järelsõna	155	

Keskmisele ja vanemale koolieale.
Оскар К р у У С. СТОРОЖ НА ДОРОГЕ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ. На эстонском языке. Рисунки: Ю. Аррак. Издательство «Ээсти Раамат», Таллин, Пярнуское шоссе, 10.
Toimetaja H. Jürgenson. Kunstiline toimetaja H. Tikand. Tehniline toimetaja V. Kann Korrektorid E. Saag ja K. Roger.
Laduda antud 11. VIII 1970. Trükkida antud 23. III 1971. Ligatne Paberivabriku trükipaber nr. 1, 54X84/I6. Trükipoognaid 10. Tingtrüki-poognaid 8,4. Arvestuspoognaid 7,68. Trükiarv 24 000. MB-01383. Tellimise nr. 1388. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn, Pikk tn.54/58. Hind 42 kop. 7-6-3.